Université d'Ottawa
DOCUMENTS OFFICIELS
GOVERNMENT PUBLICATIONS
University of Ottawa
BIBLIOTHÈQUE DE DROIT
U.d'O.
O.U.
LAW LIBRARY

DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOLUME V.

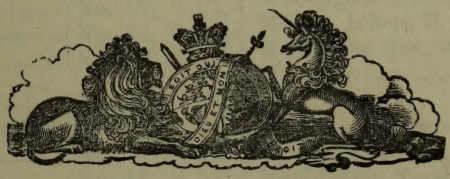
Université d'Ottawa
DOCUMENTS OFFICIELS
GOVERNMENT PUBLICATIONS
University of Ottawa

SECONDE SESSION DU PREMIER PARLEMENT

DE LA

PUISSANCE DU CANADA.

SESSION, 1869.



VOLUME II.

DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOLUME V.

University of Ottawa
DOCUMENTS OFFICIELS
GOVERNMENT PUBLICATIONS
University of Ottawa

SECONDE SESSION DU PREMIER PARLEMENT

DU

DOMINION DU CANADA.

SESSION, 1869.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOL. II., SESS. 1869.

CLASSÉS ALPHABÉTIQUEMENT.

Agriculture.....(No. 76, Vol. 6).
Arbitres, Ottawa et Québec. (No. 46, " 5).
Argent, monnaie des Etats-Unis .....(No. 27, " ").

Banque du Haut-Canada....(No. 6, " 3).
Baptêmes, mariages et sépultures.....(No. 29, " 5).
Baie Verte, Canal de la.....(No. 30, " ").
Bateaux à vapeur, Inspection des .....(No. 66, " 6).
Begley, Mme.....(No. 20, " 5).
Bois d'équarrissage et billots de sciage.....(No. 70, " 6).
Brewster, William.....(No. 45, " 5).
Budget.....(No. 24, " ").

Cameron, M.....(No. 36, " 5).
Caisses d'épargnes des bureaux de poste.....(No. 23, " ").
Caisses d'épargnes.....(No. 6, " 3).
Chemin de fer Grand Occidental .....(No. 7, " 3).
Chemin de fer Intercolonial. (No. 5, " ").
Chemins de Fer, Etats des...(No. 15, " ").
Chenal à navires, Montréal et Québec.....(No. 28, " 5).
Commerce côtier et libre—échange.....(No. 59, " ").
Compagnies d'Assurance....(No. 33, " 5).
Comptes publics.....(No. 4, " 2).

Dettes publiques .....(No. 44, " 5).
Désaveu, législation locale...(No. 18, " ").
Diverses statistiques.....(No. 1, " 1).
Douanes.....(No. 17, " 5).
Droits d'auteurs.....(No. 11, " 4).
Druid, bateau à vapeur .....(No. 68, " 6).

Edifices publics .....(No. 69, " 6).
Emigration .....(No. 67, " ").
Erié, Lac.....(No. 43, " 5).
Exploration Géologique.....(No. 40, " ").

Fort Garry, Chemin de.....(No. 20, Vol. 5).
Fortifications et défense.....(No. 60, " ").

Gouverneur-Général, salaire du .....(No. 73, " 6).

Hogan, Dr.....(No. 48, " 5).
Huron, Lac.....(No. 43, " ").

Ile Manitouline .....(No. 57, " ").
Importations et exportations. (No. 35, " 5).
Invasion Fénienne.....(No. 75, " 6).

Juges .....(No. 62, " 6).

Législature Locale, désaveux .....(No. 18, " 5).
Lois, Assimilation des.....(No. 50, " ").
Longue Pointe, pêcheries à la(No. 22, " ").

Mandats, dépenses imprévues(No. 20, " 5).
Marine et pêcheries.....(No. 12, " 4).
Mariage, licences de.....(No. 29, " 5).
Mazeppa, goëlette..... (No. 38, " ").
Maladies des animaux.....(No. 67, " 6).
Matelots, engagement des...(No. 65, " ").
McDougall, Col.....(No. 31, " 5).
McGee, L'hon. T. D.....(No. 54, " ").
McMahon, Rév. J.....(No. 39, " ").
Milice.....(No. 10, " 4).

Nouveau-Brunswick, chemins de fer du.....(No. 49, " 5).
Nord-Ouest, Territoire du...(No. 42, " ").
Nouvelle-Ecosse.....(No. 9, " 4),
Nouvelle-Ecosse, dette publique de la.....(No. 46, " 5).

Obligations et garanties.....(No. 13, " 4).
Ontario et Québec.....(No. 46, " 5).
Owen Sound.....(No. 41, " ").

Pardons .....(No 16, Vol. 5).
Pêcheries .....(No. 12, " 4).
Préséance Officielle.....(No. 58, " 5).
Prince-Edouard, Ile du.....(No. 52, " ").

Revenu de l'Intérieur, Département du .....(No. 2, " 1).
Réciprocité, Traité de.....(No. 47, " 3).
Rupert, Terre de.....(No. 25, " ").

San Juan, Ile de.....(No. 61, " 5).
Service Civil.....(No. 19, " ").
Service Postal.....(No. 34, " ").
Secrétaire d'Etat, Rapport du.....(No. 14, " 4).
Sourds-Muets, Asile des....(No. 71, " 6).
Statuts, distribution des....(No. 21, " 5).
Ste. Claire, Rivière.....(No. 63, " 6).

Ste. Julienne, Montcalm.....(No. 56, Vol. 5).
St. Pierre, canal de. .....(No. 53, " ").

Tableaux du Commerce et de la Navigation.....(No. 2, " 1).
Tenure Seigneuriale.....(No. 64, " 6).
Terreneuve.....(No. 51, " 5).
Travaux Publics.....(No. 8, " 3).
Trinité, Maisons de la.....(No. 37, " 5).

Vaisseaux Etrangers, saisie des.....(No. 38, " 5).
Viger, Bonaventure.....(No, 26, " ").

Warnock, Mme.....(No. 72, " 6).
Welland, canal.....(No. 32, " 5).

York, chemins de.....(No. 55, " ").

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION.

CLASSÉS NUMÉRIQUEMENT ET EN VOLUMES.

MATIERES DU VOLUME No. 1.

No. 1... STATISTIQUES :—Diverses Statistiques du Canada pour 1867 (Partie 1, Rapports Municipaux, Ontario.)
——————Diverses Statistiques du Canada pour 1867 (Partie 2, Rapports Municipaux, Québec, et Rapports partiels du Nouveau-Brunswick.)
——————Diverses Statistiques du Canada pour 1868 (Partie 3.)

No. 2... COMMERCE ET NAVIGATION :—Tableaux du Commerce et de la Navigation pour 1867–8.
DÉPARTEMENT DU REVENU DE L'INTÉRIEUR :—Etats se rapportant à ce Département, pour 1867–8.

MATIERES DU VOLUME No. 2.

No. 3... BUREAU DE POSTE :—Rapport Annuel du Maître-Général des Postes, pour l'année expirée le 30 juin 1868.

No. 4... COMPTES PUBLICS :—Comptes Publics du Canada, pour l'année 1867-8.

MATIERES DU VOLUME No. 3.

No. 5... CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL :—Correspondance concernant l'emprunt du chemin de fer Intercolonial, etc.
——————Copies des soumissions reçues pour la construction d'aucune des sections de ce chemin, et correspondance à ce sujet.
——————Correspondance, Ordres en Conseil, etc., ayant rapport aux explorations de plusieurs routes proposées.
——————Rapport des Ingénieurs et autres employés, indiquant leurs salaires et leurs résidences.
——————Correspondance échangée avec le Secrétaire d'Etat pour les Colonies, relativement au choix de la route.

No. 5... CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL :—Rapport de la nomination et instructions des Commissaires et de l'ingénieur en chef, et copies de leurs rapports concernant les soumissions, et des Ordres en Conseil y relatifs.

——————————Rapports des Commissaires et correspondance relative à la colonisation des terres sur la route.

——————————Etat de tous les frais et déboursés relatifs à l'exploration et à la régie, depuis le 1er avril 1868.

——————————Correspondance, contrats et soumissions relatifs à la Section No. 7.

No. 6... BANQUE DU HAUT-CANADA :—Copies de la correspondance échangée avec les syndics de la banque, et des Ordres en Conseil, etc.

CAISSES D'EPARGNES :—Etats de leurs affaires, *savoir :*
Caisses d'Epargnes du District et de la Cité de Montréal.
Caisses d'Epargnes de Northumberland et Durham.
Caisse d'Economie de Notre-Dame, Québec.

No. 7... COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER GRAND OCCIDENTAL :—Correspondance et négociations relatives à l'arrangement fait par le Gouvernement avec la Compagnie pour le remboursement de la dette due par la Compagnie.

No. 8... TRAVAUX PUBLICS :—Rapport du Ministre des Travaux Publics, pour 1868–9.

MATIERES DU VOLUME No. 4.

No. 9... NOUVELLE-ECOSSE :—Correspondance et négociations relatives aux affaires de la Province, et du procès-verbal du Conseil concernant un certain arrangement y relatif.

——————Correspondance échangée avec le Gouvernement Impérial relativement aux résolutions de la Législature locale et du procès-verbal du Conseil du Gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, en date du 21 août et 5 septembre 1868, respectivement.

No. 10... MILICE :—Rapport sur l'état de la milice, pour 1868.

No. 11... DROITS D'AUTEUR :—Correspondance sur la loi de droit d'auteur en Canada.

No. 12... MARINE ET PECHERIES :—Rapport Annuel du Département, pour 1868.

PECHERIES :—Copie des instructions données à l'officier commandant l'expédition pour la protection des pêcheries du Golfe, et un rapport des matelots composant l'équipage de " La Canadienne."

——————Rapport des licences accordées aux pêcheurs américains durant l'année dernière, et le revenu en provenant, et copies des règlements, etc., faits pour la protection des pêcheries, depuis le 1er juillet 1867.

No. 13... OBLIGATIONS ET GARANTIES :—Etat des, enregistré au bureau du Secrétaire d'Etat pour le Canada. [*Non imprimé.*]

No. 14... SECRÉTAIRE D'ETAT DU CANADA :—Rapport annuel du, pour l'année 1868–9.

MATIERES DU VOLUME No. 5.

No. 15... CIE. DU CHEMIN DE FER DU ST. LAURENT ET OTTAWA :—Rapports annuels.

CHEMINS DE FER :—DU NORD DU CANADA :—Etats des recettes et dépenses pour 1868.

No. 15... CHEMIN DE FER DE LA JONCTION CENTRALE DE MONTRÉAL ET VERMONT :—Rapport pour l'année expirée le 31 mai 1868.

CHEMIN DE FER DE STANSTEAD, SHEFFORD ET CHAMBLY :—Rapport pour l'année expirée le 31 mai 1868.

No. 16... PARDONS :—Correspondance échangée avec le Gouvernement Impérial relativement à l'exercice en Canada de la Prérogative Royale du Pardon.

No. 17... DOUANES :—Rapport des bureaux de douane de l'intérieur, les noms de leurs officiers, leurs salaires et les droits perçus. [*Non imprimé.*]

No. 18... DÉSAVEU DE LA LÉGISLATION LOCALE :—Correspondance échangée avec les gouvernements provinciaux relativement au désaveu de la législation locale.

No. 19... SERVICE CIVIL :—Rapport de la Commission du Service Civil, avec un état des dépenses.

——————Etat des employés des différents départements à Ottawa et ailleurs, leurs salaires et les allocations extra. [*Non imprimé.*]

——————Etat des employés qui ont reçu des allocations extra pour services spéciaux.

No. 20... DEPENSES IMPRÉVUES :—Etats des mandats imputables sur le crédit affecté aux dépenses imprévues en 1868–9.

CHEMIN DE FORT GARRY :—Etats des mandats tirés sur des dépôts spéciaux pour ce chemin,—et copies d'un Ordre en Conseil à ce sujet, et des mandats émis en conséquence.

BEGLY, MME. :—Ordre en Conseil concernant la réclamation en recouvrement de douaire de Mme. Begly, sur la propriété du gouvernement à Ottawa.

No. 21... STATUTS :—Rapport de la distribution des statuts. [*Non imprimé.*]

No. 22... LONGUE POINTE :—Etat du terrain réservé sur les bords de la Longue Pointe pour les fins de pêcherie, et les détails concernant le fermage de cette réserve. [*Non imprimé.*]

No. 23... CAISSES D'EPARGNES DES BUREAUX DE POSTE :—Etats des opérations des caisses d'épargnes des bureaux de poste dans Ontario et Québec, pour 1868–9.

No. 24... BUDGET (SERVICE PUBLIC) :—Pour l'année expirant le 30 juin 1870.

No. 25... TERRE DE RUPERT ET TERRITOIRE DU NORD-OUEST :—Rapports des délégués chargés de négocier l'acquisition de la Terre de Rupert et du Territoire du Nord-Ouest.

No. 26.. VIGER, BONAVENTURE :—Copie de sa pétition, demandant une indemnité pour certaines dépenses qu'il a encourues durant son exil aux îles Bermudes, en 1868, et de toute correspondance à ce sujet. [*Non imprimée.*]

No. 27.. MONNAIE D'ARGENT :—Copies des communications reçues au sujet de l'exportation des monnaies d'argent américaines.

No. 28.. RIVIÈRE ST. LAURENT :—Copies des instructions données à M. Page au sujet de l'amélioration du chenal pour le passage des navires entre Montréal et Québec, et de son rapport y relatif.

LAC ST. PIERRE :—Rapport de M. Page au sujet de l'amélioration de la navigation sur le lac St. Pierre. [*Non imprimé.*]

No 29.. BAPTÊMES, MARIAGES ET SÉPULTURES : — Rapport des, dans différents comtés et districts, dans la Province de Québec. [*Non imprimé.*]

LICENCES DE MARIAGE :—Rapport des deniers reçus de chaque province pour Licences de Mariage, pour l'année 1867–8, ainsi que la dépense y relative. [*Non imprimé.*]

No. 30... CANAL DE LA BAIE VERTE :—Copies des instructions données à M. Page au sujet de la construction du, et son rapport sur ce sujet. [*Non imprimées.*]

——————————Copies des résolutions passées par la Chambre d'Assemblée du Nouveau-Brunswick, relatives à l'importance du canal de la Baie Verte.

No. 31... COL. MCDOUGALL :—Copie de la lettre du Col. McDougall par laquelle il résigne sa charge d'Adjudant-Général, et de toute correspondance, Ordres en Conseil, etc., y relatifs.

No. 32... CANAL WELLAND :—Copies des rapports et correspondances au sujet des réparations et de l'agrandissement du canal.

No. 33... COMPAGNIES D'ASSURANCE ;—Etats faits par les compagnies d'assurance, conformément à l'acte 31 Vic., chap. 48, sec. 14.

CIE. D'ASSURANCE CANADIENNE SUR LA VIE :—Etat Annuel de ses affaires.

ASSOCIATION D'ASSURANCE MUTUELLE CONTRE LE FEU DE BEAVER :—Idem.

CIE. D'ASSURANCE MUTUELLE CONTRE LE FEU DE TORONTO :—Idem.

No. 34... SERVICE POSTAL :—Copies des arrangements faits pour le transport des malles par le chemin de fer Grand Tronc, et les lignes de bateaux à vapeur entre le Royaume-Uni et le Canada.

No. 35... IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS :—Etat des importations et des exportations depuis le 1er janvier 1853, distinguant les importations des Etats-Unis et les exportations aux Etats-Unis et autres pays, et indiquant la valeur des marchandises qui seraient entrées libres de droit sous l'opération du Traité de Réciprocité.

No. 36... CAMERON, M. :—Correspondance relative à la démission de M. Cameron, ci-devant maître de poste de la rivière des Habitants (N.-E.) (*Non imprimée.*)

No. 37... MAISON DE LA TRINITÉ DE QUÉBEC :—Comptes pour 1867–8.

No. 38... VAISSEAUX ÉTRANGERS, SAISIE DES :—Correspondance échangée avec les officiers des ports de la frontière relative à la saisie des vaisseaux étrangers, et copies des Mémoires et Ordres en Conseil y relatifs.

——————————"MAZEPPA," GOÈLETTE : — Documents relatifs à la saisie de ce vaisseau dans les eaux britanniques par des citoyens armés des Etats-Unis. [*Non imprimés.*]

No. 39... MCMAHON, RÉV. M. :—Copies de toutes pièces et documents qui se rattachent à l'accusation, procès et condamnation du Rév. John McMahon, prêtre catholique romain, relativement à l'invasion fénienne qui a eu lieu le 2 juin 1868. [*Non imprimées.*]

No. 40... EXPLORATION GÉOLOGIQUE :—Rapport Sommaire des opérations.

No. 41... OWEN SOUND :—Rapport du trésorier du Conseil Municipal d'Owen Sound, concernant les péages imposés par eux pour défrayer la dépense encourue dans l'amélioration de la navigation de la rivière Sydenham.

No. 42... TERRITOIRE DU NORD-OUEST :—Rapport des progrès qui ont été faits dans l'ouverture d'une communication entre le Fort William et l'Etablissement de la Rivière-Rouge, et les sommes dépensées à cet effet.

——————————Rapport indiquant le tracé de la route entre le lac Supérieur et l'établissement de la Rivière-Rouge.

No. 43... ERIE, LAC :—Rapports et plans transmis au Département des Travaux Publics, durant les dix mois qui viennent de s'écouler, relatifs à la construction d'un havre de refuge sur la rive nord du lac Erié, entre Port Colborne et la Pointe Pelée. [*Non imprimés.*]

HURON, LAC :—Copies des instructions, explorations et rapports au sujet des havres sur la côte Est du lac Huron, et correspondance échangée avec le gouvernement d'Ontario à ce sujet. [*Non imprimées.*]

No. 44.. DETTES PUBLIQUES :—Etat de la dette de chaque Province le 1er juillet 1867, et celle de la Puissance le 1er avril 1896, et un état des paiements faits par la Puissance à chaque province. [*Non imprimés.*]

NOUVELLE-ECOSSE :—Etat des paiements faits à compte de la dette publique de la Nouvelle-Ecosse, depuis le 1er juillet 1867, non compris dans les réponses déjà publiées. [*Non imprimé.*]

No. 45... BREWSTER, WM. :—Correspondance, Ordres en Conseil, etc., au sujet de sa réclamation pour dommages, etc., pour ouvrage fait sur le canal de Lachine. [*Non imprimés.*]

No. 46... ONTARIO ET QUÉBEC :—Correspondance échangée entre les gouvernements des provinces d'Ontario et Québec, au sujet du règlement des comptes entre eux et à l'égard des arbitres nommés à cet effet, et un état des deniers payés à raison de cet arbitrage.

——————————Comptes des deux provinces d'Ontario et de Québec avec la Puissance du Canada, du 1er juillet au 31 décembre 1868.

No. 47... TRAITÉ DE RÉCIPROCITÉ :—Correspondance échangée entre le Gouvernement Impérial et le Cabinet de Washington, depuis le 1er juillet 1867, au sujet du renouvellement du Traité de Réciprocité.

No. 48... HOGAN, DR. :—Correspondance relative à la mort du Dr. Hogan sur le chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse, en septembre 1867. [*Non imprimée.*]

No. 49... CHEMINS DE FER DU NOUVEAU-BRUNSWICK : — Correspondance échangée avec le gouvernement du Nouv.-Brunswick, relativement aux subventions accordées par l'Acte de 1864, pour la construction de chemins de fer dans cette province. [*Non imprimée.*]

No. 50... LOIS, ASSIMILATION DES :—Rapport des commissaires nommés pour rendre les lois uniformes, et leurs salaires. [*Non imprimé.*]

No. 51... TERRENEUVE :—Dépêche du gouverneur de Terreneuve transmettant copies des résolutions passées par le Conseil et l'Assemblée, mentionnant les conditions auxquelles elle désirerait faire partie de la Puissance du Canada, etc.

——————————Procès-verbaux d'une conférence qui a eu lieu entre un comité du Conseil Privé et les délégués de Terreneuve sur le même sujet, et des résolutions qu'ils ont adoptées, et d'un procès-verbal du Conseil Privé y relatif.

No. 52... ILE DU PRINCE-EDOUARD :—Procès-verbal du Conseil Privé au sujet d'un arrangement ayant pour objet l'admission de cette colonie dans la Puissance du Canada.

No. 53... CANAL ST. PIERRE :—Correspondance entre le Département des Travaux Publics et l'ingénieur du canal St. Pierre. [*Non imprimée.*]

No. 54... MCGEE, L'HON: T. D. :—Etat des sommes payées ou à payer pour l'arrestation et la poursuite des personnes soupçonnées du meurtre. [*Non imprimé.*]

No. 55... CHEMINS DE YORK :—Correspondance, Ordres en Conseil, etc., relatifs à la réclamation du gouvernement contre James Beaty ou contre la compagnie des chemins d'York, ou touchant les réclamations de M. Beaty ou de la compagnie contre le gouvernement. [*Non imprimés.*]

No. 56... STE. JULIENNE (MONTCALM):—Liste des noms de tous les chefs de famille, dans cette paroisse, qui se trouvent dans le recensement de 1861. [*Non imprimée.*]

No. 57... ILE MANITOULINE :—Etat indiquant la quantité de terre possédée en vertu de permis pour couper du bois de construction, les noms des acquéreurs ou locataires, et le prix payé. [*Non imprimé.*]

No. 58... PRÉSÉANCE :—Dépêche du duc de Buckingham établissant l'ordre de préséance dans cette Puissance, et correspondance, etc., à ce sujet. [*Non imprimées.*]

No. 59.. CABOTAGE ET LIBRE ECHANGE RÉCIPROQUE :—Rapport des délégués canadiens, contenant leur correspondance avec le Secrétaire d'Etat de Sa Majesté pour les colonies durant leur séjour en Angleterre, en 1868, au sujet du cabotage et du libre échange réciproque entre les Etats-Unis et la Puissance du Canada.

No. 60... ——————————Rapport des mêmes, contenant leur correspondance au sujet des fortifications, de la défense, etc.

No. 61... ——————————Rapports des mêmes, et la correspondance relative à l'île de San Juan, aux pertes encourues par le gouvernement canadien et le peuple du Canada pour repousser les attaques des soi-disant Féniens, et à la protection des pêcheries.

No. 62.. JUGES :—Correspondance échangée avec le gouvernement du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, et les juges des cours supérieures de ces provinces, au sujet des salaires des dits juges. [*Non imprimée.*]

No. 63.. RIVIÈRE STE. CLAIRE :—Correspondance relative à la navigation de cette rivière. [*Non imprimée.*]

No. 64.. TENURE SEIGNEURIALE :—Etat indiquant le montant pour lequel la ci-devant Province du Canada est devenue responsable en raison du rachat y relatif, et le montant que le Haut-Canada et les townships ont reçu comme compensation.

MATIERES DU VOLUME No. 6.

No. 65... NAVIRES A VOILES :—Correspondance relative à l'établissement d'un bureau canadien d'examinateurs pour le classement des capitaines et des seconds de navires à voiles ; aussi, au sujet de l'engagement des matelots, etc.

No. 66... INSPECTION DES BATEAUX A VAPEUR :—Etat du nombre de certificats délivrés sous l'empire de l'acte passé en 1868, intitulé : "Acte concernant l'inspection des bateaux à vapeur." [*Non imprimé.*]

No. 67... EMIGRATION :—Documents relatifs à l'émigration.

MALADIES DES ANIMAUX :—Copies des Ordres en Conseil passés en vertu de l'acte 29 Vic., ch. 15, pour prévenir l'introduction, etc., des maladies affectant les animaux.

No. 68... "DRUID," BATEAU A VAPEUR :—Etat des sommes dépensées sur le vaisseau du gouvernement, appelé le *Druid*, etc. [*Non imprimé.*]

No. 69.. EDIFICES PUBLICS :—Etat détaillé des sommes nécessaires pour achever les édifices du parlement et des départements.

——————Etat estimatif des dépenses que nécessitera l'entretien des édifices du parlement et des départements, du 30 juin 1867 au 30 juin 1868.

No. 70.. BOIS D'EQUARRISSAGE ET BILLOTS DE SCIAGE :—Etat des bois d'équarrissage, etc., expédiés aux Etats-Unis de chacune des provinces qui composent la Puissance du Canada.

No. 71... ASILE DES SOURDS-MUETS DE HAMILTON :—Pièces relatives à l'achat de propriété de feu Sir A. N. McNab, à Hamilton, pour y établir un asile. [*Non imprimées.*]

No. 72... WARNOCK, MME. :—Correspondance relative à une lettre enregistrée contenant de l'argent, adressée par Mme Warnock à MM. Henderson et Frères, New-York, laquelle lettre n'est jamais parvenue à sa destination. [*Non imprimée.*]

No. 73... GOUVERNEUR-GENERAL :—Dépêche du Secrétaire d'Etat pour les Colonies relative au bill pour fixer le salaire du Gouverneur-Général.

No. 74... ACTE SEIGNEURIAL DE 1854, RECLAMATIONS AFFECTÉES PAR L' :—Etat indiquant les comptes de 1867, touchant aux réclamations qui existent avec le canal Desjardins, la Grande-Rivière, l'Académie de Grantham, le havre d'Oakville, la navigation de la Tay, la Trent, les chemins et les ponts, les édifices publics, les bateaux à vapeur, le havre de Montréal et la propriété de Cataracoui ;—arrérages pour loyers de pouvoirs d'eau, et un à compte des licences de boutique et d'auberge et des droits d'encan à Québec, affectés par l'Acte Seigneurial de 1854.

No. 75... INVASION FÉNIENNE : — Correspondance échangée avec le Gouvernement Impérial au sujet des dépenses encourues par le Canada pour la défense de la frontière des Etats-Unis en 1863-4, ainsi que de celles occasionnées subséquemment par l'invasion fénienne, et correspondance, etc., relativement aux représentations adressées au Canada par les Etats-Unis, durant la rébellion.

No. 76... AGRICULTURE ET STATISTIQUES :—Rapport du ministre de l', pour 1868.

CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du St. Laurent et de l'Ottawa.—Etat du revenu et des dépenses pour l'année 1868; deniers reçus et dépensés à compte du capital, au 31 décembre 1868 ; dépenses à compte de l'équipement, du 15 décembre 1868 au 31 décembre 1868.

Chemin de fer du Nord du Canada.—Recettes et dépenses pour l'année expirée le 31 décembre 1868.

Chemin de fer de Montréal et Jonction du Vermont.—Etat des affaires pour l'année expirée le 31 mai 1868.

Chemin de fer de Stanstead, Shefford et Chambly.—Etat des affaires pour l'année expirée le 31 mai 1868.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU ST. LAURENT ET DE L'OTTAWA.

DOIT. Etat du revenu et des dépenses pour l'année expirée le 31 décembre 1868. AVOIR.

RECETTES.	—	DÉPENSES.	—
	$ cts.		$ cts.
Pour transport de passagers, d'après les relevés A	57,205 06	Locomotive s et chars, d'après les relevés D	30,917 75
Do Malles et divers " B	10,252 16	Génie et voie, " E	15,871 44
Do Marchandises " C	50,586 29	Traffic, " F	17,266 83
		Frais généraux, " G	11,257 63
		Total du revenu et des dépenses	75,313 70
		Balance du revenu net	42,729 81
Total	$118,043 51	Total	$118,043 51

Moi, Bradish Billings, de la cité d'Ottawa, comptable de la Compagnie du chemin de fer du St. Laurent et de l'Ottawa, fais serment et dis que l'état ci-dessus du reveuu et des dépenses et aussi les relevés A, B, C, D, E, F, et G, sont exacts au meilleur de ma connaissance.

B. BILLINGS.

Attesté sous serment devant moi dans la cité d'Ottawa, ce 24e jour d'avril, A.D. 1869.

CHAS. T. BATE, J.P.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU ST. LAURENT ET DE L'OTTAWA.

Etat des recettes et dépenses sur la ligne, conformément aux Actes 13 et 14 Vic., chap. 132, et 28 Vic., chap. 35, jusqu'au 31 décembre 1868.

RECETTES.	—	DEPENSES.	—
	$ cts.		$ cts.
A compte du capital social,—compagnie du chemin de fer d'Ottawa et Prescott	431,755 35	Somme dépensée sur la voie, les constructions, les terrains et pour le matériel roulant par la comp. du ch. de f. d'Ottawa et Prescott.	1,541,245 72
Montant des hypothèques, do	1,020,266 67	Montant de l'intérêt dû sur la dette hypothécaire et autres comptes.	467,748 78
Intérêt dû sur do	424,097 19		
Dette non consolidée	132,875 29		
Total	$2,008,994 50	Total	$2,008,994 50
Avancé par la compagnie du chemin de fer du St. Laurent et de l'Ottawa, pour faire face à divers frais de renouvellement, etc.	176,542 07	Dépenses sur la ligne pour nouvelles constructions, matériel roulant, etc., par la comp. du ch. de f. du St. Laurent et de l'Ottawa	176,542 07
Total	$2,185,536 57	Total	$,185,536 57

Je soussigné, Bradish Billings, de la cité d'Ottawa, comptable de la compagnie du chemin de fer du St. Laurent et de l'Ottawa, déclare sous serment que l'état ci-dessus des recettes et dépenses, à compte du capital social du dit chemin de fer, est exact au meilleur de ma connaissance et croyance.

B. Billings.

Attesté sous serment devant moi, en la cité d'Ottawa, le 24 avril, 1869.
Chas. T. Bate, J. P.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU ST. LAURENT ET DE L'OTTWA.

ETAT des dépenses pour équipement, depuis le 15 décembre, 1865, jusqu'au 31 décembre, 1868.

	$ cts.
Locomotives	27,450 84
Chars à voyageurs, do à bagages, do à compartiments et autres	31,266 38
Bâtiments, réservoires, puits, signaux, plateformes tournantes, etc	14,884 65
Lisses de fer, liens, outils, aiguilles, chevilles, clous, huile, peinture, etc	33,835 85
Ponts, abords, traverses, évitements, clôtures, etc	21,753 47
Excavation et caisson de protection à Prescott, ballast et clôtures	37,085 65
Machine à scier, outils, chevaux pour l'approv. de combustible; coffres-forts, presses à copier et fournitures de bureau; frais de justice et dépenses diverses	10,265 23
Total	$176,542 07

CHEMIN DE FER DU NORD DU CANADA.

ETAT des recettes et dépenses, pour l'année expirée au 31 Décembre 1868.

RECETTES.	$ cts.	$ cts.
Trafic local:—		
Voyageurs	146,901 52	
Fret	364,206 36	
Service postal	9,707 21	
Quaiage	6,900 04	
Hangarage	7,679 94	
Barrage	820 17	
Autres recettes	1,164 21	
Trafic de complet parcours :—		
Fret	12,690 79	
Total des recettes		$550,070 24
DEPENSES.		
Entretien de la voie	87,318 65	
Do. constructions et bâtiments	15,245 32	
Réparations des locomotives et engins fixes, du matériel roulant, etc	67,095 97	
Service des trains	34,354 92	
Service des stations	15,260 46	
Service des termini	21,767 59	
Fournitures générales	44,700 20	
Dépenses diverses	29,320 94	
Frais généraux	20,830 26	
Additions aux bâtiments, constructions et à l'équipement	55,964 98	
Total des dépenses		$391,859 29
Recettes nettes		$158,210 95

Compte du revenu net, pour l'année expirée au 31 déoembre, 1868.

	$ cts.		$ cts.
Intérêt sur dividendes, payé comme suit :		Balance de 1867	28,255 69
1er bons privilégiés, 12e dividende.	36,500 00	Compte du revenu net, 30 juin 1868	77,722 64
1er do 18e do ...	36,500 00		
2e do 17e do ...	41,449 40	Compte du revenu net, 31 décembre 1868	80,488 31
2e do 18e do ...	41,449 40		
Taxe additionnelle sur le revenu de 109 bons, sur le marché de Londres	13 26	Intérêt de 109 bons, sur le marché de Londres	3,103 22
Balance à l'avoir du compte du revenu	33,657 80		
Total	$189,569 86	Total	$189,569 86
		Bal. à l'avoir du compte du revenu.	$33,657 80

Je, soussigné, Thomas Hamilton, de la cité de Toronto, premier comptable de la Compagnie du Chemin de Fer du Nord du Canada, déclare sous serment que l'état ci-dessus des recettes et dépenses de la dite compagnie, pour l'année expirée le 31 décembre 1868, est fidèle et exact au meilleur de ma connaissance et croyance.

Attesté sous serment devant moi, à Toronto, 29 avril 1869. } TH. HAMILTON.

N. DICKEY, J.P.

Je, soussigné, John Beverley Robinson, de la cité de Toronto, président de la Compagnie du Chemin de Fer du Canada, déclare sous serment que l'état ci-dessus des recettes et dépenses de la dite compagnie, pour l'année expirée le 31 décembre 1868, est fidèle et exact au meilleur de ma connaissance et croyance.

Attesté sous serment devant moi, à Toronto, 30 avril 1869. } JOHN BEVERLEY ROBINSON.

JOHN CARR, J.P.

CHEMIN DE FER DE MONTREAL ET DE LA JONCTION DU VERMONT.

Etat des affaires pour l'année expirée le 31 Mai 1868.

	$ cts.	$ cts.
Recettes.		
Transport,—Voyageurs	50,457 03	
" Fret	33,012 67	
" Express	2,600 03	
" Malles	2,512 00	
		$88,581 73
Depenses.		
Réparations	5,619 25	
Stations et main-d'œuvre	13,243 04	
Autres frais d'exploitations	54,403 88	
		$73,266 17
Nombre de voyageurs:		
Parcours local	9,526	
" total	50,849	
		60,375
Nombre de voyageurs transportés sur un parcours d'un mille;		
Parcours local	149,757	
" total	1,166 872	
		1,316,629
Nombre de tonnes de fret transportées	56.255	
" " sur un parcours d'un mille	1,372.463	
Nombre de milles parcourus par les trains	93,267	

P. H. Moore,
Président Ch. de Fer M. et J. V.

CHEMIN DE FER DE STANSTEAD, SHEFFORD ET CHAMBLY.

Etat des affaires pour l'année expirée le 31 Mai 1868.

Recettes.	$ cts.	Depenses.	$ cts.
Transport,—Voyageurs	15,350 68	Voie, terrains, bâtiments, etc.	19,855 09
" Fret	48,499 27	Réparations aux machines et chars	5,491 71
" Express	720 00	Force motrice	7,302 00
" Malles	2,150 00	Exploitation	19,167 54
Recettes diverses	325 28		
Total	$67,045 23	Total	$51,816 34
		Balance	815,228 89

Nombre de voyageurs: parcours local, 15,746; coparurs total, 4,945. Total.. 20,691
Nombre de voyageurs transportés sur un parcours d'un mille: parcours local, 267,051; parcours total. 212,635. Total 479,686
Nombre de tonnes de fret transportées 24,605
Nombre de tonnes de fret transportées sur un parcours d'un mille 550,146
Nombre de milles parcourus par les trains 82,045

G. Merrill,
Gérant Général, Chemin de Fer S. et C.

REPONSE

A une Adresse de la Chambre des Communes, en date du 21 avril 1869, demandant copie de la correspondance échangée avec le gouvernement impérial au sujet de l'exercice, dans cette Puissance, de la prérogative royale du pardon.

Par Ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,

Secrétaire d'Etat.

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,
Ottawa, 26 avril 1869.

(TRADUCTION.)

Rapport d'un Comité du Conseil Privé du Canada, approuvé par Son Excellence l'Administrateur du gouvernement en conseil, le 24 décembre 1868.

Le comité ayant pris en considération le mémoire ci-joint, en date du 21 décembre courant, de l'honorable Ministre de la Justice, au sujet de l'exercice de la prérogative de pardon, et approuvant les vues qui y sont émises, recommande humblement qu'il soit transmis par Votre Excellence au très-honorable Secrétaire d'Etat pour les colonies, pour la considération du gouvernement de Sa Majesté.

Pour copie conforme,

WM. H. LEE,
Greffier, C. P.

MINISTÈRE DE LA JUSTICE,
Ottawa, 21 décembre 1868.

Le soussigné, auquel a été renvoyée la dépêche du lieutenant-gouverneur de la Nouvelle-Ecosse du 25 août dernier, au sujet de l'exercice de la prérogative du pardon, l'ayant examinée, ainsi que les lettres du procureur-général de la Nouvelle-Ecosse qui l'accompagnaient, a l'honneur de faire rapport :—

Que depuis la réception de cette dépêche, le droit de grâce a été exercé par le gouvernement local d'Ontario jusqu'à un certain point, et il est en conséquence nécessaire d'obtenir une décision formelle sur cette question.

Avant l'union des provinces, les commissions du gouverneur-général du Canada et des lieutenants-gouverneurs de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick contenaient l'autorisation formelle, donnée par Sa Majesté, d'accorder des pardons, et l'on croit que sans une pareille autorisation, le droit de grâce n'aurait pas pu être exercé par ces fonctionnaires.

A la conférence des délégués chargés de préparer les conditions de l'union, tenue à Québec le 10 octobre 1864, ce sujet fut mûrement considéré, et la résolution suivante (qui était la 44e de la série) fut adoptée :—

" Le pouvoir de pardonner aux criminels, de commuer ou de remettre en tout ou en " partie leurs sentences, ou de surseoir à leur exécution, lequel pouvoir appartient de " droit à la couronne, résidera dans la personne des lieutenants-gouverneurs en conseil ; " mais ceux-ci devront se conformer aux instructions qui pourront leur être adressées, de " temps à autre, à cet égard par le gouvernement général, ainsi qu'aux lois du parlement " général."

Toutes les résolutions adoptées à cette conférence furent transmises par Son Excellence lord Monck au Secrétaire d'Etat pour les colonies.

Le 3 décembre 1864, M. Cardwell (alors Secrétaire d'Etat pour les colonies) transmit une dépêche communiquant l'approbation générale des délibérations de la conférence par Sa Majesté, mais dans laquelle il disait :—

" Il y a, néanmoins, deux dispositions d'une grande importance qu'il semble néces- " saire de reviser. La première est contenue dans la 44e résolution, qui a trait à l'exer- " cice de la prérogative du pardon. Il semble au gouvernement de Sa Majesté que ce " droit appartient au représentant de la Souveraine, et ne saurait être convenablement " dévolu aux lieutenants-gouverneurs, qui seront, d'après le projet actuel, nommés non " directement par la couronne, mais par le gouvernement central des provinces-unies."

Nonobstant cette réserve, toutes les résolutions arrêtées à la conférence furent ensuite adoptées sans modification, et soumises à Sa Majesté dans une adresse comme base de l'union.

Les motifs du gouvernement canadien pour adhérer à la 44e résolution sont brièvement exposés dans le discours prononcé par le soussigné, en proposant les résolutions dans la Chambre d'Assemblée comme suit :—

" On a objecté que c'était empiéter sur la prérogative royale de conférer aux gouver- " neurs locaux le pouvoir de gracier, pour la raison qu'ils n'étaient pas directement nommés " par la couronne, mais indirectement par l'officier exécutif de la confédération. Cette " disposition a trouvé place dans la constitution à cause de la difficulté qu'il y aurait si ce " pouvoir n'était confié qu'au gouverneur-général. Par exemple, s'il s'élève une question " au sujet de la libération d'un prisonnier convaincu d'offense mineure—disons à la " Nouvelle-Ecosse—et en danger imminent de perdre la vie s'il reste emprisonné, le " pardon pourrait arriver trop tard s'il fallait l'attendre du gouverneur-général. Il faut " se rappeler que le pouvoir de gracier ne s'applique pas qu'à la peine capitale, mais bien " à tous les cas de condamnation, quelque minimes qu'ils soient, même à celui d'une " amende imposée comme pénalité sur conviction criminelle. Il s'applique à des cas " innombrables, et si la responsabilité de son exercice ne devait reposer que sur l'exécutif " général, il ne pourrait être exercé d'une manière satisfaisante. Il va sans dire que dans " chaque province il devra y avoir un jurisconsulte de la couronne occupant la position de " procureur-général, comme dans tout Etat de l'Union Américaine. Cet officier appar- " tiendra au gouvernement local ; mais si le pouvoir de pardonner est réservé à l'exécutif " général, dans chaque cas où le pouvoir de gracier sera invoqué, il faudra que le juriscon- " sulte en question en fasse directement rapport au gouverneur-général. Cette difficulté " pratique fut reconnue si grande que l'on jugea à propos d'en venir à cette détermination, " sans intention aucune d'enfreindre les prérogatives de la couronne, car tout ce qu'a fait " la conférence démontre qu'elle était mue par le plus grand désir de veiller avec sollicitude " à leur maintien. Cette question, d'ailleurs, intéresse l'empire, et si les gouvernement et " parlement impériaux ne se rendent pas aux raisons que nous pourrons faire valoir pour " maintenir cet article, alors, comme puissance dominante, ils pourront le faire disparaître."

En 1866, une seconde conférence eut lieu à Londres, composée de délégués du Canada, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, et ces délégués eurent de fréquentes entrevues avec lord Carnarvon (successeur de M. Cardwell), et il fut vivement sollicité d'accepter la 44e résolution. Le gouvernement de Sa Majesté ne fut cependant pas convaincu par leurs arguments, et il décida de retrancher la clause basée sur cette résolution, de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord. Cette omission fut faite dans le but avoué de limiter l'exercice du droit de grâce au représentant de Sa Majesté directement autorisé à l'exercer par Sa Majesté, et si l'on prétend maintenant que ce pouvoir est conféré aux lieutenants-gouverneurs nommés depuis l'union, l'intention du gouvernement de Sa Majesté sera contrecarrée.

Nouvelle-Ecosse.

Dans la Nouvelle-Ecosse, jusqu'au 1er juillet 1867, lorsque les quatre provinces furent unies par l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867, le droit de grâce avait été exercé seulement en vertu de la commission du lieutenant-gouverneur et des instructions qui l'accompagnaient.

Nouveau-Brunswick.

Dans le Nouveau-Brunswick, la section 5 du chapitre 160 des statuts refondus, volume 1, décrète ce qui suit:—

" Lorsque le gouverneur étendra sa clémence à quelque condamné à mort, en com-
" muant sa peine en un emprisonnement aux travaux forcés dans le pénitencier provincial,
" à perpétuité ou pour un certain nombre d'années, la cour devant laquelle le délinquant
" aura été condamné, ou tout juge de la cour suprême, lui accordera le bénéfice d'un pardon
" conditionnel, aux termes de la commutation, et décernera un ordre en conséquence pour
" l'emprisonnement immédiat de ce délinquant."

Haut-Canada avant l'union avec le Bas-Canada.

Dans le Haut-Canada, par un acte passé dans la 7e Guillaume IV, chap. 6 (avant l'union de cette province avec le Bas-Canada en 1840), lequel acte forme maintenant partie des statuts refondus du Haut-Canada, chap. 115, il est décrété que:—

" Le gouverneur pourra commuer la sentence de mort prononcée contre toute personne
" convaincue d'un crime capital, autre que la haute trahison ou le meurtre, et, sur l'auto-
" risation de Sa Majesté, contre toute personne convaincue de haute trahison ou de meurtre,
" en un emprisonnement cellulaire, ou en un emprisonnement aux travaux forcés dans la
" prison commune ou la maison de correction, pour toute période de moins de deux ans,
" ou dans le pénitencier, soit à perpétuité, soit pour un nombre d'années de pas moins
" de deux ans, et un instrument sous le seing et sceau du gouverneur, déclarant cette
" commutation de peine, sera une autorité suffisante pour permettre à tout juge de Sa
" Majesté ou juge de paix du Haut-Canada, ayant juridiction dans de pareilles causes, de
" décerner les ordres nécessaires, sous son seing et sceau, pour faire opérer le changement
" d'incarcération de ce délinquant, et pour le faire conduire et livrer à telle prison, maison
" de correction ou pénitencier, et l'y faire détenir, suivant les termes de la commutation de
" sa peine."

Bas-Canada avant l'union avec le Haut-Canada.

Dans le Bas-Canada, avant 1840, il n'existait pas de loi passée par sa législature relativement aux pardons.

Province du Canada.

La législature des provinces unies du Haut et du Bas-Canada passa les dispositifs suivants, formant les sections 112 et 113 des statuts refondus du Canada, 22 Victoria, chap. 99.

" 112. Sa Majesté la Reine, ou le gouverneur, pourra étendre la clémence royale à
" toute personne condamnée à l'emprisonnement en vertu d'aucun des actes criminels
" précédents, bien qu'elle soit emprisonnée pour non-paiement de deniers à quelque partie
" autre que la couronne.

" 113. Toute et chaque fois qu'il plaît à Sa Majesté la Reine, ou au gouverneur,
" d'étendre la clémence royale à un délinquant convaincu d'une félonie punissable de mort
" ou autrement, et de lui accorder par warrant sous le seing manuel royal, contresigné par
" un des principaux secrétaires d'Etat, ou par warrant sous le seing, le sceau et les armes
" de tel gouverneur, un pardon soit absolu, soit conditionnel,—sa mise en liberté dans le
" cas de pardon absolu, et l'exécution de la condition dans le cas de pardon conditionnel,
" auront l'effet d'un pardon accordé au dit délinquant sous le grand sceau, quant à la
" félonie pour laquelle le pardon a été accordé; mais nul pardon absolu, nulle mise en

" liberté par suite d'icelui, nul pardon conditionnel, et nulle exécution de la condition " attachée à icelui, n'arrêteront ni ne mitigeront, dans aucun des dits cas, la punition à " laquelle le dit délinquant pourrait être autrement légalement condamné, sur conviction " subséquente pour toute félonie commise après tel pardon."

Telle était la loi relative au droit de grâce dans les différentes provinces de la Puissance au 1er juillet 1867, époque à laquelle elles furent unies.

A cette date, la commission de lord Monck, comme premier gouverneur-général de la Puissance, devint en vigueur. Cette commission contient la clause suivante :—

" V. Et par les présentes, nous vous donnons et accordons plein pouvoir et autorité, " lorsque vous le jugerez nécessaire, en notre nom et pour nous, d'accorder à tout criminel " trouvé coupable d'une offense quelconque, en toute cour de justice, ou devant tout juge " de paix ou magistrat dans les limites de notre dite Puissance, un pardon, avec ou sans " conditions, ou tout sursis de l'exécution de la sentence prononcée contre tel coupable, " pour le temps que vous jugerez convenable, et de remettre toutes amendes, pénalités ou " confiscations qui deviendront dues et payables à nous."

Puissance du Canada.

Le parlement fédéral n'a pas encore légiféré sur le sujet.

Nouvelle-Ecosse.

Le procureur-général de la Nouvelle-Ecosse a exprimé l'opinion que, bien que le droit de grâce ait toujours été exercé dans cette province comme partie inhérente à la prérogative royale, et non pas en vertu d'un statut, la 129e section de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord conserve au lieutenant-gouverneur le droit de pardonner.

Le soussigné ne peut s'accorder avec M. Wilkins dans cette opinion.

La commission du lieutenant-gouverneur qui était en charge à l'époque de l'union expira au 1er juillet 1867, et une nouvelle commission fut émise par le gouverneur-général de la Puissance en vertu de la 58e section de l'acte d'union.

Cette commission ne contient aucune clause conférant le droit de grâce, et le soussigné est d'opinion que, même si elle eût contenu une pareille clause, elle n'eût pu avoir aucun effet, puisque le gouverneur-général n'avait pas le droit de conférer ce pouvoir.

Nouveau-Brunswick.

Quant au Nouveau-Brunswick, il semblerait que le statut ci-dessus mentionné ne conférait au lieutenant-gouverneur de la province aucun pouvoir qu'il ne possédait pas auparavant, mais qu'il pourvoit simplement, dans les cas où le droit de grâce a été exercé conditionnellement, à la mise à exécution de la condition par les autorités locales.

Haut-Canada.

Le statut du Haut-Canada ci-dessus cité offre plus de difficulté. Là, une disposition législative expresse confère au gouverneur le droit de commuer la sentence de mort, dans certains cas, sans l'autorisation de Sa Majesté, et dans d'autres, avec cette autorisation, en un emprisonnement ; et l'on prétend que ce pouvoir ayant été conféré par acte du parlement, cessa de faire partie de la prérogative et appartenait à l'administration de la justice criminelle.

Or, l'administration de la justice criminelle est, par le 14e paragraphe de la 92e section de l'acte d'union, exclusivement transférée à la législature de chaque province, et la 65e section décrète que tous les pouvoirs conférés par statut aux lieutenants-gouverneurs du Haut et du Bas-Canada respectivement, avant l'union, seront continués à leurs successeurs après l'union, " en tant qu'ils pourront être exercés après l'union."

La difficulté est cependant plus apparente que réelle. Il faut se rappeler que lorsque l'acte provincial en question (7 Guillaume IV, chap. 6,) fut passé, le lieutenant-gouverneur, par sa commission, avait déjà le droit d'accorder des pardons, absolument ou conditionnellement, et par conséquent il n'y avait aucune nécessité de passer un acte lui conférant ce pouvoir.

Le statut en question ne prétend pas toucher au pouvoir de pardonner, mais il décrète simplement que lorsqu'un pardon n'a pas été accordé d'une manière absolue, mais seulement à condition que le criminel subisse une peine moindre que la peine capitale, le gouverneur pourra commuer cette peine en un emprisonnement dans la prison commune, la maison de correction ou le pénitencier, le but de la clause n'étant pas de conférer de nouveaux pouvoirs au gouverneur, mais d'autoriser les juges et les autorités de la prison à mettre à exécution la condition attachée au pardon.

PROVINCE DU CANADA.

L'on peut se convaincre que telle est la véritable interprétation à donner à cet acte en consultant le statut du Canada subséquent, 22 Victoria, chap. 99, cité plus haut. Cet acte s'applique à tous les crimes couverts par le statut précédent du Haut-Canada, et les sections 112 et 113 (déjà citées) parlent du droit de grâce comme étant l'exercice de la "clémence royale," la 112e étendant le droit de prérogative aux cas où une personne est emprisonnée pour non-paiement de deniers à un particulier, et la 113e donne le même effet à un pardon donné sous le seing manuel que s'il était donné sous le grand sceau, et toutes deux présupposent l'existence de ce droit chez la couronne.

Le soussigné, après avoir mûrement examiné l'état de la loi dans les différentes provinces, est d'opinion—

1. Que depuis l'union et maintenant le droit de grâce appartient à Sa Majesté comme prérogative, et ne peut être exercé que directement ou par l'intermédiaire de son représentant, le gouverneur-général, en vertu du pouvoir explicite conféré pas sa commission.

2. Que les lieutenants-gouverneurs des provinces nommés par le gouverneur-général en conseil, bien que leurs commissions, étant sous le grand sceau, soient au nom de Sa Majesté, n'ont pas ce droit; leurs commissions ne le leur confère pas, et s'ils cherchaient à l'exercer, ce serait, comme il a déjà été dit, outrepasser leurs pouvoirs à cet égard, le gouverneur-général n'étant pas autorisé par sa commission à déléguer son droit de grâce à qui que ce soit.

Le soussigné a de plus l'honneur de faire rapport que la question ayant été soulevée, et que ce droit ayant été pris ou réclamé, il est nécessaire, à son avis, que cette question soit réglée sans délai.

Il recommande donc que Votre Excellence fasse soumettre le sujet au gouvernement de Sa Majesté, afin d'obtenir l'opinion des jurisconsultes de la couronne, la décision de Sa Majesté à cet égard, et des instructions positives à Votre Excellence sur la ligne de conduite que vous devrez tenir à l'avenir dans cette matière.

Le tout respectueusement soumis.

(Signé,) JOHN A. MACDONALD.

Le Comte de Granville à Sir John Young.

(Canada, No. 38.) DOWNING STREET,

24 février 1869.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre dépêche No. 7, en date du 24 décembre dernier, contenant une minute de votre conseil exécutif au sujet du droit de grâce réclamé par le procureur-général d'Ontario au nom du lieutenant-gouverneur de cette province.

J'ai fait soumettre copie de votre dépêche et de ses incluses aux jurisconsultes de la couronne, et je suis informé que la prérogative du pardon n'est réellement conférée qu'au gouverneur-général du Canada par sa commission.

Le Canada doit, en vertu de la section 3 de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867, former une seule Puissance avec quatre provinces, et par la section 9, le gouvernement et le pouvoir exécutif sont déclarés appartenir et être attribués à la Reine; comme le pouvoir de pardonner est, par la loi de l'Angleterre et de ses établissements, l'une des prérogatives royales, le droit de grâce se trouve, depuis et après la passation de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, entre les mains de la Reine ou de ceux à qui la Reine le délègue, excepté lorsque ce pouvoir de délégation est contrôlé par un statut. Il

est vrai qu'avant la passation de cet acte, le droit de grâce était conféré aux lieutenants-gouverneurs des différentes provinces ; mais ce droit fut retiré, non-seulement par la révocation des lettres-patentes qui le conféraient, mais aussi, me dit-on, par l'acte de la Reine en sanctionnant l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, par lequel les autorisations données aux différents lieutenants-gouverneurs provinciaux furent abrogées, excepté en ce qu'il y est autrement prescrit. Entre autres pouvoirs révoqués, celui de faire grâce l'a été, à moins qu'il ne soit spécialement excepté.

Or, les lieutenants-gouverneurs des provinces, sous le nouveau système, doivent être nommés, non pas directement par la Reine, mais bien par le gouverneur-général en conseil, et les nouveaux lieutenants-gouverneurs ne pourraient s'arroger le droit de grâce *virtute officii*, s'il ne leur était conféré par l'acte.

Toute la constitution des provinces a été changée par l'acte d'union, et les pouvoirs de gouvernement délégués ont nécessairement cessé d'exister.

Aucun pouvoir de cette nature ne leur est conféré ou maintenu dans cette partie de l'acte intitulé : " Constitutions provinciales," et l'on ne peut dire, non plus, que le droit de grâce fait partie de l'administration de la justice ; l'on peut encore moins prétendre que les lieutenants-gouverneurs possèdent le pouvoir de pardonner parce que l'administration de la justice dans la province est réservée à la législature provinciale.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

GRANVILLE.

Au Gouverneur-Général,
le Très Hon. Sir John Young, Bar., G. C. B.

RÉPONSE

A une Adresse de la Chambre des Communes, datée le 22 Avril 1869; demandant un état indiquant les noms de toutes les Places de l'Intérieur du pays où l'on perçoit les droits de douane, le nom de chaque officier, son salaire, les dépenses se rattachant à sa charge, et le montant des droits perçus à chaque bureau depuis le premier juillet 1867 jusqu'au premier janvier 1869.

Par Ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat.

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,
Ottawa, 24 Avril 1869.

[*Conformément à la recommandation du comité-conjoint des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

RÉPONSE

A une adresse de la Chambre des Communes, en date du 22 avril 1869, demandant copie de toute correspondance entre le gouvernement de la Puissance et ceux d'Ontario, de Québec, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, ou aucun de ceux-ci, touchant le pouvoir de désavouer les actes des législatures locales, réclamé par le gouvernement de la Puissance, en vertu de la section 90 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,

Secrétaire d'Etat.

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,
Ottawa, 26 avril 1866.

(TRADUCTION.)

MINISTÈRE DE LA JUSTICE,
Ottawa, 8 juin 1868.

Le soussigné a l'honneur de soumettre à la considération de Votre Excellence qu'il est opportun de régler la marche à suivre à l'égard des actes passés par les législatures provinciales.

Les mêmes pouvoirs de véto qui ont toujours appartenu au gouvernement impérial à l'égard des actes passés par les législatures coloniales, ont été conférés par l'acte d'Union au gouvernement du Canada. Depuis quelques années, le gouvernement de Sa Majesté ne s'est pas, en règle générale, immiscé dans la législation des colonies jouissant d'institutions représentatives et du gouvernement responsable, excepté dans les cas spécialement mentionnés dans les instructions données aux gouverneurs, ou dans les questions d'intérêt impérial, et non d'un intérêt purement local.

Sous la constitution actuelle du Canada, le gouvernement général sera appelé à examiner la convenance de sanctionner ou de désavouer les actes provinciaux, beaucoup plus fréquemment que le gouvernement de Sa Majesté n'avait à le faire à l'égard des lois coloniales.

En décidant si quelqu'un des actes d'une législature provinciale doit être désavoué ou sanctionné, le gouvernement doit non-seulement considérer s'il affecte ou non les intérêts de toute la Puissance, mais aussi, s'il est inconstitutionnel, s'il dépasse la juridiction conférée aux législatures locales, et, dans les cas de juridiction concurrente, s'il est en opposition à la législation du parlement fédéral.

Comme il est important que le cours de la législation locale ne soit dérangé que le moins possible, et que le pouvoir de véto ne soit exercé qu'avec la plus grande prudence, et seulement dans les cas où la loi et les intérêts généraux de la Puissance l'exigent impérieusement, le soussigné recommande que la ligne de conduite ci-dessous soit suivie :—

Que lorsque Votre Excellence recevra les actes passés dans une province, ils soient renvoyés au Ministre de la Justice pour qu'il les examine, et que celui-ci fasse rapport

avec toute la diligence possible des actes qu'il jugera n'être susceptibles d'aucune objection, et, si ce rapport est approuvé par Votre Excellence en conseil, que cette approbation soit immédiatement communiquée au gouvernement provincial.

Qu'il fasse un ou des rapports distincts sur ceux des actes qu'il jugera être—

1. Entièrement illégaux ou inconstitutionnels ;
2. Partiellement illégaux ou inconstitutionnels ;
3. Dans le cas de juridiction concurrente, opposés à la législation du parlement fédéral ;
4. Affectant les intérêts de la Puissance en général ;

Et qu'il expose les raisons de son opinion dans ce ou ces rapports.

Que, lorsqu'une mesure sera regardée comme partiellement défectueuse, ou lorsque l'objection proviendra de ce qu'elle préjudicie aux intérêts généraux de la Puissance, ou qu'elle est en opposition à sa législation, l'on devrait entrer en communication avec le gouvernement provincial à l'égard de cette mesure, et que, dans ce cas, l'acte ne devrait pas être désavoué, si l'intérêt général le permet, avant que le gouvernement local n'ait eu l'occasion d'examiner et discuter les objections formulées, et que la législature locale n'ait aussi eu l'occasion de remédier aux défauts signalés.

Le tout respectueusement soumis.

JOHN A. MACDONALD.

Ordre approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil le 9 juin 1868.

Le comité a pris en considération le mémoire ci-joint de l'honorable Ministre de la Justice et Procureur-Général, au sujet du droit de désavouer les actes des législatures locales possédé par le gouvernement fédéral de la Puissance, et soumettant ses vues et recommandations à l'égard de la marche qui devrait être suivie en toute occasion, lorsque les actes des législatures locales seront transmis au Gouverneur-Général, et il conseille respectueusement à Son Excellence de les approuver et adopter.

WM. H. LEE,
Greffier, Conseil Privé.

Circulaire aux Lieutenants-Gouverneurs des provinces d'Ontario, de Québec, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick.

BUREAU DU SECRETAIRE D'ETAT POUR LES PROVINCES,

Ottawa, 17 juin 1868.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, par ordre du Gouverneur-Général, pour l'information du gouvernement de la province de , copie d'un ordre en conseil, et du mémoire de l'honorable Ministre de la Justice dont il y est question, au sujet du droit de désavouer les actes des législatures locales possédé par le gouvernement de la Puissance du Canada.

8 juin 1868.
9 juin 1868.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat.

BUREAU DU SECRETAIRE PROVINCIAL,

Toronto, 22 juin 1868.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 17 du courant, transmettant copie d'un rapport fait par l'honorable Ministre de la Justice à Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil, à propos du mode à suivre pour refuser de sanctionner les actes passés par les législatures locales.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

THOS. C. PATTESON,

Sous-Secrétaire.

L'honorable Secrétaire d'Etat,
Ottawa.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,

Frédéricton, N.-B., 22 juin 1868.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre dépêche du 17 du courant, transmettant, pour l'information du gouvernementdu Nouveau-Brunswick, copie d'un ordre en conseil, et du mémoire dont il y est question de l'honorable Ministre de la Justice, au sujet du droit de désavouer les actes des législatures locales, possédé par le gouvernement de la Puissance.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

F. HARDING.

L'hon. Secrétaire d'Etat pour les Provinces,
Ottawa.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,

Halifax, N.-E., 23 juin 1868.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre dépêche portant le numéro No. 560. 17 juin 1868. et la date indiqués à la marge.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

JOHN H. FRANCKLYN,

Adminis. du Gouvernement.

L'hon. Secrétaire d'Etat pour les Provinces,
Ottawa,

PREMIER RAPPORT

DE LA

COMMISSION DU SERVICE CIVIL.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.

OTTAWA:
IMPRIMÉ PAR HUNTER, ROSE ET LEMIEUX.
1869.

RÉPONSE

A une Adresse de la Chambre des Communes, en date du 21 avril 1869, demandant "tout rapport ou communication faits par Etienne Parent, "écr., William Henry Griffin, écr., Robert Shore Milnes Bouchette, "écr., John Langton. écr., et William Smith, écr., sous-chefs de "départements, et Thomas Reynolds, écr., de Montréal, et Charles S. "Ross, écr., de Kingston, qui ont été nommés commissaires, le 22 juin "dernier, pour s'enquérir de l'état actuel et des exigences probables "du Service Civil; aussi qu'un état indiquant les dépenses encourues à "l'occasion de cette commission, pendant la durée de ses délibérations, "pour salaires ou autrement."

Par Ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat.

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,
Ottawa, 26 avril 1869.

PREMIER RAPPORT.

INDEX.

PAGE.

Rapport de l'honorable conseil privé, nommant la commission 4
RAPPORT GENERAL 13
RAPPORTS SUR LES DEPARTMENTS, SAVOIR:—
Le bureau du gouverneur-général 13
Le conseil privé 15
Le département de la justice 16
Le département de la milice et de la défense 16
Le département du secrétaire d'Etat 17
Le département du secrétaire pour les provinces 21
Le département du receveur-général 22
Le département des finances—division des comptes 25
Le département des finances—division de l'audition 26
Le département des douanes 29
Le département du revenu de l'intérieur 31
Le département des travaux publics 33
Le département des postes 35
Le département de l'agriculture 37
Le département de la marine et des pêcheries 40
POINTS sur lesquels M. Bouchette diffère d'opinion 42

APPENDICES.

APPENDICE A—Règles adoptées pour la classification du personnel actuel 46
B—Classification du personnel actuel, et tableau général 48
C—Liste des emplois de premier commis 59
D—Liste des employés extra, etc 60
E—Employés ayant droit à une augmentation de salaire en vertu de l'ancienne loi 61
F—Liste de ceux dont la promotion a été recommandée, mais qui n'ont pas été promus 62
G—Liste des employés dans les départements qui ont de 60 à 65 ans 62
H—Liste de ceux qui ont plus de 65 ans 63
I—Commis auxquels les sous-chefs ont recommandé d'accorder un salaire plus élevé que celui qu'ils auraient en vertu des appendices A et B 63

RAPPORT *d'un Comité de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le* 9 *juin* 1868.

Au sujet d'un mémoire en date du 26 mai 1868, de l'Honorable Ministre des Finances, exposant qu'avant que le gouvernement n'entreprenne l'organisation des différents départements, tel que prescrit par la 15e section de l'Acte du Service Civil, il est désirable qu'il soit nommé une commission chargée de s'enquérir de l'état actuel et des exigences probables du service civil ;

Que les points qui devraient être spécialement soumis à cette commission seraient les suivants :—

1. De faire une enquête et un rapport sur l'organisation des différentes divisions du service public, dans le but spécial de les adapter aux besoins de la nouvelle constitution, et de pourvoir à la transaction efficace et économique des affaires publiques.

2. De faire une enquête et un rapport sur la suffisance du personnel actuel, tant sous le rapport du nombre des employés que sous celui de leur capacité, pour l'administration convenable des affaires publiques dans toutes leurs branches, aussi bien dans les départements établis au siége du gouvernement que dans les divisions extérieures du service.

3. De faire rapport s'il pourrait être opéré quelques changements, et lesquels, soit par la réduction du nombre des employés, soit par la mutation ou la retraite de quelques-uns d'entre eux, et à quelles conditions ces changements pourraient être faits.

4. De faire rapport sur le nombre des employés et leur classification, conformément à l'acte du service civil, dans chaque département, qui est nécessaire à son bon fonctionnement. Cette classification ne devant s'appliquer qu'aux devoirs et à la responsabilité des différents fonctionnaires et employés, et être spécialement faite dans un but d'économie, en limitant le nombre de ceux qui doivent occuper les positions les plus élevées dans le service.

5. De faire toutes autres recommandations qu'ils croiront de nature à assurer l'administration économique et efficace des affaires publiques.

Il recommande donc qu'une commission soit nommée dans ce but, et qu'elle soit composée de MM. Langton, Griffin, Bouchette et Smith, Sous-Chefs, et de Thomas Reynolds, Ecuier, de Montréal, et Charles S. Ross, Ecuier, de Kingston.

Le comité partage les vues exprimées dans le rapport du Ministre des Finances, et les soumet à l'approbation de Votre Rxcellence.

Pour copie conforme, WM. H. LEE,
Greffier C. P.

RAPPORT *d'un Comité de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le* 19 *juin* 1868.

Sur la recommandation de l'Honorable Ministre de la Justice, le Comité conseille qu'Etienne Parent, Ecuier, soit ajouté à la Commission du Service Civil nommée en vertu d'un ordre en conseil du 19 juin.

Pour copie conforme, WM. H. LEE,
Greffier C. P.

PREMIER RAPPORT

DE LA

COMMISSION DU SERVICE CIVIL.

[TRADUCTION.]

Les Commissaires chargés de faire une enquête et un rapport sur l'organisation du Service Civil de la Puissance du Canada, ont l'honneur de présenter un premier rapport.

Immédiatement après la nomination de la commission, nous nous réunîmes à Ottawa et commençâmes notre enquête sur le mode d'administration des affaires publiques dans les départements situés au siége du gouvernement; mais en conséquence de l'absence de l'un de nous, qui fut obligé d'aller en Angleterre, nos travaux furent interrompus pendant plusieurs semaines. Nous nous réunîmes de nouveau le 28 septembre, et notre enquête sur les départements est maintenant terminée. Nous avons aussi fait quelques progrès, de temps à autre, en visitant les principales villes et nous mettant au courant des plus importantes divisions extérieures du service public qui s'y trouvent. Bien que l'ouvrage de plusieurs départements se rattache intimement à celui des services extérieurs, nous pensons qu'ils sont suffisamment distincts les uns des autres pour nous permettre de faire immédiatement rapport sur l'organisation du service civil au siége du gouvernement, en réservant nos remarques sur les divisions secondaires pour en faire le sujet d'un second rapport, lorsque nous aurons eu l'occasion d'étendre notre enquête aux autres parties de la Puissance.

Mais avant d'entrer dans les détails qui concernent les départements, nous désirons faire quelques observations préliminaires sur cette partie de nos instructions qui nous enjoint de nous occuper spécialement d'économie et des moyens de réduire les frais du service en général.

1. Les principaux défauts de l'organisation du service civil de la ci-devant province du Canada étaient qu'il n'existait aucune proportion équitable entre les traitements des plus hauts fonctionnaires, qui avaient d'importantes fonctions à remplir et une grande responsabilité, et ceux des employés inférieurs, qui n'avaient à faire qu'un travail de routine,—et que, grâce à une promotion faite sans distinction de mérite, il existait une tendance constamment croissante à égaliser tous les salaires. L'effet de ce système était non-seulement d'augmenter inutilement les dépenses, en payant des salaires élevés pour un travail de peu d'importance, mais il tendait encore à encombrer le service d'hommes de capacités secondaires. Les salaires exceptionnellement élevés dans les grades inférieurs étaient un appât constant qui engageait à entrer dans le service public des hommes dont les chances d'avancement ailleurs n'étaient pas grandes, tandis que les perspectives d'avenir étaient si peu favorables qu'elles empêchaient les jeunes gens, qui avaient conscience de leur énergie et de leurs capacités, d'adopter le service public comme profession. Le but principal du nouvel acte du service civil était de remédier à ces défauts, et nous pensons que, si le gouvernement eût été libre d'organiser les départements sans être gêné dans son action par l'existence des titulaires actuels, l'on aurait pu créer, conformément à l'acte, un personnel plus efficace et moins dispendieux que celui qui s'est graduellement

formé sous un système de classification bien différent. Mais l'acte prescrit que rien de ce qu'il contient ne modifiera les salaires des titulaires actuels. La conséquence en est que, comme il faudra élever quelques salaires sans en réduire aucun, il est impossible de s'attendre pour le moment à aucune réduction du coût total du service. Il est probable, il est vrai, que la différence immédiate ne sera pas considérable, mais il y aura encore pendant plusieurs années, en vertu de l'acte, une augmentation graduelle et certaine dans quelques-uns des salaires, tandis que les vacances qui surviendront parmi la classe de ceux qui sont trop payés ne sont qu'éventuelles, et les économies ne marcheront probablement pas de pair avec les augmentations. Ce changement était néanmoins, à notre avis, très judicieux, et ses bons effets se feront probablement sentir, même au point de vue financier, dans le cours de quelques années. Nous désirons, cependant, bien faire comprendre que l'on ne peut s'attendre à aucune économie actuelle, mais plutôt au contraire, de l'intronisation de la nouvelle échelle de classification.

2. Un autre point très important a aussi attiré notre attention, savoir: si le nombre des employés actuels est trop cu pas assez grand pour l'accomplissement convenable des devoirs qui leur incombent. Il n'y a aucun doute que, en conséquence de la nouvelle distribution des affaires publiques depuis la confédération, le personnel de certains départements n'est pas constamment occupé, ainsi qu'on le verra par nos rapports détaillés à leur égard; mais d'un autre côté, nous avons démontré qu'il faudra accroître le personnel d'autres départements si l'on veut que leurs devoirs soient efficacement remplis. L'on pourrait sans doute remédier à cela, jusqu'à un certain point, en transférant les employés de surcroît d'un département à un autre; mais il arrive fréquemment que ceux dont on pourrait se passer ne sont pas de la classe de ceux dont on aurait besoin ailleurs. Nous pouvons par exemple trouver un employé de première classe inutile dans un département, tandis qu'un autre aurait besoin de deux ou trois cadets, ou bien encore, un surcroît de cadets qui ne pourraient remplir le vide d'un tenenr de livres additionnel dont on pourrait avoir besoin. En somme, constitués comme le sont aujourd'hui les départements, nous ne voyons que peu d'espoir de pouvoir réduire le personnel actuel du service public.

3. Le troisième article de nos instructions nous charge "de faire rapport s'il pourrait être opéré quelques changements, soit par la réduction du nombre des employés, soit par la mutation ou la retraite de quelques-uns d'entre eux, et à quelles conditions ces changements pourraient être faits." Nous avons déjà dit quelque chose de la première partie de cet article, mais la dernière partie semble avoir plus particulièrement trait à des arrangements faits dans le but de désencombrer le service d'hommes qui, par leur âge ou leurs infirmités, ne sont plus en état de remplir leurs devoirs d'une manière efficace. La grande proportion de ceux qui sont avancés en âge se fait sentir, autant que nous avons pu nous en assurer, plutôt dans les services extérieurs que dans les départements établis au siége du gouvernement. Cependant, il y a quelques cas à Ottawa dont il faudra s'occuper, et c'est une question très difficile à régler et que nous réservons pour un rapport ultérieur. Mais que la difficulté soit levée au moyen d'un projet de pensions de retraite regulières, comme c'est le cas dans presque tous les pays, ou au moyen de quelque expédient temporaire, comme semblent le comporter nos instructions, qui pourra faire face aux exigences actuelles, bien qu'il soit certain qu'elles se renouvelleront plus tard, il faudra certainement, dans l'un ou l'autre cas, accroître les dépenses actuelles. Il est vrai, sans doute, qu'il se trouve quelques cas où un homme est pour ainsi dire en congé perpétuel tout en recevant intégralement son salaire, et que si on lui accordait une pension de retraite réduite il ne serait pas nécessaire d'augmenter le personnel; mais ce sont là des cas extrêmes, et dans la plupart des cas il y aurait promotion dans les grades les plus élevés, et l'introduction d'un nouvel employé de dernière classe, ce qui ferait plus que compenser l'économie que l'on pourrait faire en donnant une pension de retraite réduite.

4. Sous ces circonstances, et afin de permettre au gouvernement de juger de la possibilité d'opérer des réductions, nous avons soigneusement examiné les devoirs qui incombent à chaque département, et après nous être consultés avec le sous-chef, s'il ne faisait pas partie de la commission, nous avons suggéré dans chaque cas un personnel théorique, indiquant le nombre d'employés qu'il faudrait, en les classifiant dans chaque rang, suivant l'importance des devoirs et de la responsabilité qui leur seraient assignés, et nous y avons ajouté une comparaison avec le personnel actuel. Cette classification théorique était comparativement simple; mais lorsqu'il nous fallut nous occuper de ceux qui font maintenant

l'ouvrage, nous rencontrâmes à chaque pas une complication de difficultés. Nous n'avons pas cru de notre devoir de prendre en considération les aptitudes de chaque individu pour les différentes charges. Cette question regarde plutôt le chef du département; mais chaque département nous ayant soumis des états du personnel actuel et de la manière dont on se proposait de le répartir d'après la nouvelle classification, la grande disproportion qui existait entre le rang et le salaire de beaucoup d'employés, comparativement à ce qu'ils auraient été sous l'organisation théorique, nous força de nous occuper de cas individuels. A moins que le gouvernement ne se propose de réorganiser le personnel *de novo*, en mettant chacun à son rang suivant les devoirs qu'il a à remplir, comme si c'était des nominations entièrement nouvelles, et sans égard à sa position actuelle ou au nombre de ses années de service, il semble être absolument nécessaire de poser quelques règles d'après lesquelles la position des employés sous l'ancien système peut être convertie à la position correspondante qu'ils auraient sous la nouvelle loi. Si on laissait à chaque département le soin de classifier ses propres employés, il est certain que chacun d'eux verrait les choses sous un point de vue différent, et que des employés occupant exactement la même position, tant à l'égard de leur état actuel qu'à l'égard de l'importance de leurs devoirs, seraient traités très différemment, ce qui causerait beaucoup de mécontentement et de jalousie, et ne pourraient qu'être très préjudiciables à l'harmonie et au caractère du service public.

5. Nous sommes d'opinion qu'il y a trois considérations qui devraient être mises en ligne de compte en établissant la position de chaque individu, savoir: la nature de ses devoirs, le nombre de ses années de service, et le salaire auquel il est parvenu. Nous avons donc rédigé une série de règles fondées sur ces trois points, et nous avons soigneusement examiné le personnel de chaque département un à un, en appliquant ces règles à chaque cas individuel, et lorsque nous trouvions qu'elles devaient fonctionner d'une manière injuste pour quelqu'un, nous y apportions quelques modifications si cela paraissait nécessaire, afin que chacun fût traité le plus justement possible. Dans un service aussi nombreux que celui du Canada, où nous essayons de convertir une classification en une autre qui repose sur des bases différentes, et où nous trouvons un grand nombre d'employés dont la position actuelle ne s'accorde avec aucun des deux systèmes, il ne peut guère se faire autrement que dans la stricte application de certaines règles établies, quelques-uns se trouvent plus favorisés que les autres, quoiqu'il puisse n'y avoir que peu de différence dans les mérites de chacun; mais une pareille inégalité accidentelle serait beaucoup moins nuisible qu'un pouvoir discrétionnaire conféré au département, ou même au gouvernement, de remédier aux apparentes injustices par un moyen exceptionnel de traiter les individus. Avec des règles fixes, ces cas seraient rares, tandis qu'il n'y a pas de limite à l'usage qui pourrait être fait du pouvoir discrétionnaire de mettre les règles de côté, et que le gouvernement et les chefs et sous-chefs de départements seraient constamment obsédés pour faire traiter exceptionnellement chaque cas d'injustice imaginaire. De plus, ainsi que nous l'avons déjà dit, il n'y a rien de plus nuisible à l'harmonie parmi les employés publics, et à l'accomplissement empressé et cordial de leurs devoirs, que l'impression que quelques-uns sont traités plus favorablement que d'autres; et bien que chacun peut encore croire que ses mérites lui donnent droit à une meilleure position et à un salaire plus élevé que ceux qui lui sont assignés, il acceptera la décision de meilleure grâce si elle est fondée sur des règles délibérément établies, que s'il y avait le moindre soupçon de favoritisme dans les choix qui seraient faits.

6. Nous soumettons donc dans les appendices (A et B) les règles que nous avons préparées, ainsi qu'une liste de tout le personnel des départements tel qu'il se trouverait en vertu de ces règles, avec tous les détails de rang, de salaire, d'années de service, etc., qui ont formé la base de notre classification; et nous recommandons qu'elles soient ratifiées par un ordre en conseil, de manière à ce qu'elles forment la base sur laquelle le nouvel acte sera appliqué maintenant et à l'avenir. Nous désirons cependant signaler, dans ce rapport, quelques-unes des difficultés que nous avons rencontrées, et les raisons qui ont influencé notre décision à leur égard; et afin de guider le gouvernement dans la modification de ces règles s'il le jugeait nécessaire, nous donnons dans l'appendice la liste de ceux auxquels s'appliquent ces difficultés. Nous avons aussi cru nécessaire d'ajouter une liste (App. I) de certains employés que les différents départements recommandent fortement de placer dans une position plus élevée que ne le permettrait l'application rigoureuse de ces règles, dans le cas où le gouvernement jugerait à propos de les traiter exceptionnellement.

7. L'acte du service civil ne stipule rien de précis à l'égard des traitements que doivent recevoir les sous-chefs, et nous les avons en conséquence tous placés à leurs traitements actuels.

8. Aucun traitement précis n'est assigné aux officiers ou premiers commis par l'acte du service civil, et il faudra y pourvoir dans le projet qui sera soumis au parlement. Nous ne voyons aucune raison pourquoi le principe d'une augmentation progressive, qui est adopté pour les employés de rang inférieur, ne s'étendrait pas jusqu'à eux. Il possède beaucoup d'avantages, et il n'entraînerait, croyons-nous, aucuns frais additionnels, car le traitement pourrait commencer dans ce cas à un chiffre inférieur à celui qui serait nécessaire s'il devait être fixe. Ainsi, le maximum de la première classe étant de $1,800, le traitement d'un premier commis devrait être un peu plus élevé—de pas moins que $2,000 s'il doit être fixe. Mais s'il était sujet à l'augmentation annuelle de $50, comme dans les rangs inférieurs, le minimum en pourrait fort bien être établi à $1,800. Si, sous ces circonstances, un commis de première classe, qui aurait atteint le maximum de sa classe, était promu au rang de premier commis, il ne recevrait aucune augmentation de traitement pour la première année, mais sa promotion consisterait dans la perspective d'une augmentation pendant les huit années suivantes, jusqu'à ce qu'il ait atteint le maximum de $2,200. La totalité du salaire pendant les neuf premières années qui suivraient sa promotion serait la même que si le traitement était fixé à $2,000, et il ne serait que très rare que des frais additionnels résulteraient de cet arrangement; mais la perspective qu'aurait l'employé de voir son traitement graduellement élevé jusqu'à $2,200 serait beaucoup plus satisfaisante que s'il recevait de suite $2,000 sans espoir d'augmentation. Nous recommandons, pour ces raisons, qu'une règle soit établie pour tous les premiers commis, et qu'ils aient droit à une augmentation annuelle de $50, limitée à huit ans. Nous ne pensons pas, cependant, qu'il s'ensuit que le minimum et le maximum du traitement de tous les premiers commis doivent être fixés à un chiffre uniforme, parce que la responsabilité attachée à différentes charges varie beaucoup. Nous pensons donc qu'il pourrait y avoir deux taux distincts, savoir: des premiers commis augmentant d'un minimum de $1,800 à un maximum de $2,200, et d'autres d'un minimum de $2,200 à un maximum de $2,400. Après avoir soigneusement examiné la nature des devoirs de chacun, nous avons classifié sous ces deux taux, dans l'appendice C, tous les premiers commis proposés, et nous les avons adoptés dans notre classification théorique. Dans quelques départements, il n'y a pas de devoirs spéciaux à assigner à un premier commis, et cependant il faut désigner quelqu'un pour commander en second. Ces cas sont prévus par la 13e section de l'acte du service civil, et nous proposons qu'il soit accordé une indemnité additionnelle, n'excédant pas $400, à l'un des commis de première classe comme remplissant les fonctions de premier commis, mais de manière à ce que le traitement total, comprenant celui de commis de première classe et l'indemnité additionnelle, n'excède en aucun cas $2,000.

9. Il y a quelques officiers, principalement dans le personnel des ingénieurs du département des travaux publics, d'un caractère particulier, qui ne tombent pas naturellement dans la classification générale. Nous les avons portés au traitement qu'ils reçoivent maintenant.

10. Il y a quelques employés qui reçoivent maintenant un salaire plus élevé que celui qui est attaché au rang dans lequel leurs devoirs les placeraient d'après la classification théorique. Nous avons porté ces salaires au chiffre auquel nous les avons trouvés, parce que l'acte ne nous autorise pas à les réduire, et que dans la plupart des cas ils ne dépassent pas le maximum de la classe, en sorte que cette différence disparaîtra d'elle-même dans le cours de quelques années.

11. Il y a un grand nombre d'employés dont les salaires sont plus élevés que celui auquel leur donnerait droit le nombre de leurs années de service dans leur classe, ou même plus élevés que le maximum de salaire de cette classe, et qui tomberaient ainsi dans la catégorie précédente, mais à l'égard desquels il y a une particularité qui exige qu'on les traite différemment. Il s'est introduit une très mauvaise habitude, que l'on a souvent cherché à arrêter, mais qui s'est constamment renouvelée : c'est celle d'employer des individus comme commis extra à tant par jour, que l'on gardait d'une année à l'autre et qui se trouvaient en réalité employés permanemment, excepté qu'ils l'étaient à des salaires inconnus à l'acte du service civil. Si un individu est réellement employé temporairement à un travail casuel, il est naturel que son salaire quotidien soit plus élevé que celui d'un jeune homme qui s'est

assuré une position permanente, avec la perspective d'un avancement graduel. Mais quand un homme est réellement employé permanemment, et qu'il n'est que nominalement commis extra, il peut recevoir sous ce prétexte le double du salaire de celui qui est nommé en stricte conformité à la loi, ce qui est une injustice manifeste. Nous ne prétendons pas dire que cette anomalie a été dans tous les cas, ou même généralement, introduite intentionnellement dans le service, et lorsqu'elle l'a été, c'était souvent parce qu'il fallait plus qu'un jeune garçon. Dans beaucoup de cas, l'employé extra était pris sans qu'on eût l'intention de l'employer d'une manière permanente, mais on le gardait d'un mois à l'autre jusqu'à ce qu'il fût difficile de se passer de lui, et encore plus difficile de réduire son salaire de $730 à $500 par année. Cependant, c'est une injustice qui est vivement sentie par ceux qui ont été régulièrement nommés conformément à l'acte, et il faut espérer que la plus grande rigidité du nouvel acte du service civil en empêchera le retour. Dans plusieurs occasions, lorsque la question d'augmentation annuelle des salaires a été prise en considération par le gouvernement, ces employés ont été classés d'après leurs salaires et portés sur les bordereaux réguliers; et l'ordre en conseil du 30 juin 1868 permettait de placer tous les commis extra, qui avaient fait un service de 12 mois consécutifs comme tels, sur les bordereaux au salaire qu'ils recevaient alors, jusqu'à ce que tout le service fût réorganisé. Sous ces circonstances, nous ne nous sommes pas crus justifiables de recommander aucun changement dans leurs salaires actuels, mais nous annexons, pour l'information du gouvernement, une liste de tous ceux qui se trouvent dans cette position exceptionnelle (App. D).

12. A propos des commis extra, nous désirons faire observer que l'on a toujours eu l'habitude de compter leur indemnité quotidienne pour tous les jours, y compris les dimanches et les jours de fête, et même les congés temporaires qu'on leur accordait. Nous pensons que l'on devrait mettre fin à cette pratique, et que lorsqu'un homme est employé à la journée, il ne devrait être payé que pour ses vacations réelles.

13. Depuis le mois de juillet 1867, plusieurs individus ont été nommés à des salaires ne correspondant à aucun rang particulier compris dans la classification actuelle. Nous les avons pris aux salaires auxquels nous les avons trouvés, quoique, pour certains départements au moins, il était clairement entendu que ces salaires ne pouvaient être regardés que comme des arrangements temporaires, jusqu'à ce que l'acte du service civil alors projeté fût passé, et à l'égard desquels le gouvernement n'était nullement engagé.

14. Il y a un autre point qui intéresse les salaires d'une grande partie du personnel et sur lequel le gouvernement devra se prononcer. Jusqu'au 30 juin 1867, tous les employés ont reçu l'augmentation annuelle à laquelle ils avaient droit en vertu de l'ancien acte du service civil, et à partir du 1er juillet 1868, on propose de les établir conformément au nouvel acte. Mais dans l'intervalle, tous les salaires sont restés tels qu'ils étaient. Dans les règles que nous avons préparé et dans l'appendice B, où ces règles sont appliquées à chaque cas individuel, nous avons pris les salaires tel que nous les avons trouvés; mais nous doutons beaucoup si, jusqu'à la mise en vigueur du nouvel acte, les salaires n'auraient pas dû être réglés d'après l'ancienne échelle. En vertu de l'ancien acte, si on doit le regarder comme étant encore en opération, une cinquantaine des 180 employés auraient eu droit à une augmentation de $40 durant l'année 1867–68, et quelques autres, ayant servi leurs deux années comme commis aspirants, auraient sans doute été promus de $500 à $600. Si cette réclamation était admise, non-seulement elle entraînerait le paiement d'un arrérage pour l'année dernière, mais encore elle modifierait leur position pour cette année, quoique sur une moins grande échelle. Nous avons donné dans l'appendice E une liste de ceux auxquels s'applique cette question, avec un état du surcroît de dépenses qui en résulterait.

15. Il y avait aussi quelques employés qui avaient reçu leur promotion de la manière ordinaire durant l'année 1867–68, quelques-uns par ordre ministériel, d'autres par ordre en conseil [car il n'y avait aucune pratique uniforme à ce sujet], mais comme le budget avait été voté sur la base des salaires payés le 30 juin 1867, la promotion n'eut pas réellement lieu. Nous avons traité tous ces employés tel que nous les avons trouvés, et comme toute autre décision pourrait non-seulement leur donner droit à des arrérages, mais modifierait leur position pour cette année, nous soumettons, dans l'appendice F, une liste de leurs noms pour l'information du gouvernement.

16. Il faut observer que tous les nouveaux commis aspirants nommés avant le 1er juillet 1868, lorsque le nouvel acte du service civil fut mis en opération, le furent à $500, l'ancien taux, à l'exception d'un seul cas dans le département des douanes, où un nouveau commis aspirant fut nommé au nouveau taux de $300. Nous pensons que tous devraient être mis sur le même pied, et nous avons en conséquence, dans nos états du personnel, porté le commis en question au taux le plus élevé.

17. Il existe une inégalité, que l'on nous a souvent fait remarquer, dans les salaires et la position d'hommes entre lesquels il n'y a d'ailleurs aucune différence réelle. Quelques-uns ont maintenant un salaire et une position plus élevés que d'autres qui sont dans le service depuis aussi longtems ou même depuis plus longtems, sans qu'il y ait aucune différence sensible dans leurs devoirs ou leurs aptitudes. Cela provient sans doute, dans beaucoup de cas, des positions exceptionnelles que quelques-uns ont atteint en entrant d'abord comme commis extra, tel que nous l'avons expliqué plus haut, et dans d'autres cas, de ce qu'ils étaient promus d'une classe à une autre plus rapidement, ou de quelque autre manière non-conforme à l'ancienne loi. Dans tous ces cas, nous avons agi d'après le principe que nous ne pouvions revenir sur ce qui avait été fait. Nous avons pris les employés tel que nous les avons trouvés, et nous devons supposer qu'il y avait alors une raison suffisante pour qu'un homme fût plus favorablement traité qu'un autre.

18. Il y a un autre point qui nous a été représenté comme opérant injustement pour ceux qui sont entrés dernièrement dans les derniers rangs du service, en vertu de l'ancien acte du service civil. Ils se sont engagés à $500 par année dans la 4e classe, avec la perspective d'une promotion à la troisième, et de s'élever dans celle-ci jusqu'à $800 dans le cours de huit années; mais sous la nouvelle loi, s'ils sont promus en atteignant le maximum de la 3e classe, il s'écoulera dix ans depuis leur entrée dans le service avant qu'ils ne reçoivent $800. La différence entre les deux échelles d'augmentation se fait principalement sentir dans les premières années. Ainsi, un employé qui, en juillet dernier, aurait complété ses deux années de service à $500, aurait commencé en juillet prochain à recevoir $640 en vertu de l'ancienne loi, mais si vous lui donnez la même position sous la nouvelle loi, ce ne sera que dans cinq ans d'ici qu'il aura atteint $650. L'on représente que c'est là une grande injustice pour lui, puisqu'on modifie autant les perspectives qu'il avait en entrant dans le service. Il y a beaucoup de force dans cet argument à l'égard des premières années, comme le prouve l'exemple que nous venons de citer, mais si l'avancement actuel est retardé, les perspectives d'avenir n'en sont que meilleures. Si les devoirs et les aptitudes d'un employé sont tels qu'il ne puisse espérer aller au-delà de la seconde classe, il a l'espoir d'arriver maintenant à un salaire de $1,400, tandis qu'autrefois le maximum était de $1,100. S'il espère devenir commis de première classe, il peut maintenant s'élever jusqu'à $1,800, tandis qu'autrefois il était limité à $1,400. Tout le principe du nouvel acte a été de pourvoir à une meilleure condition ultérieure, lorsque la famille grandissante la rend nécessaire, aux dépens des premières années de service, durant lesquelles les salaires étaient autrefois inutilement élevés. Nous ne pensons pas qu'aucune exception puisse être faite pour ces cas, mais nous croyons nécessaire de soumettre les faits au gouvernement, afin qu'ils puissent lui servir de guide.

19. Relativement à ce sujet, il y a quelques autres traits du nouvel acte du service civil à l'égard desquels nous recommanderions quelques modifications, sinon au moyen de la législation, du moins par un ordre en conseil définissant l'interprétation qu'il faut donner à la loi. L'acte prescrit qu'il ne sera pas payé plus de $600 au secrétaire particulier d'un ministre, et que ce secrétaire ne fera pas permanemment partie du service civil, mais que ses fonctions cesseront avec celles du ministre, à moins qu'il ne soit nommé à un autre emploi. Or, le secrétaire particulier d'un ministre doit être nécessairement un homme d'intelligence, d'une certaine expérience dans la conduite méthodique des affaires, et de manières et d'habitudes polies. Un très jeune homme, quelles que soient ses capacités, ne pourrait qu'imparfaitement remplir cette situation ; et cependant l'on ne peut guère espérer rien de plus pour $600, à moins que l'on ne prétende que le ministre doive accorder sur ses propres fonds un supplément au salaire officiel. Si la situation n'est pas permanente, mais qu'elle dépende du temps que le ministre restera en charge, un salaire aussi minime devient encore moins propre à engager un jeune homme doué des qualités requises à accepter la situation. Il y a cependant plusieurs raisons pour lesquelles le secrétaire particulier d'un ministre ne devrait pas être un employé permanent du service civil. L'on ne peut guère espérer que,

lors d'un changement de ministère, le nouveau chef du département consentirait à garder le secrétaire particulier de son prédécesseur, auquel il pourrait avoir été violemment opposé en politique; et le ministre surtout ne pourrait non plus désirer qu'un homme qui aurait été plus ou moins initié à des affaires confidentielles, fût placé dans une position semblable auprès d'un adversaire politique. Néanmoins, si chaque nouveau ministre doit amener avec lui un secrétaire qui sera ensuite attaché au département ,celui-ci se trouvera bientôt encombré de gens qui pourraient ne pas posséder les aptitudes nécessaires pour remplir les vacances qui y seraient créées. Lors même que le salaire serait beaucoup plus élevé que celui qui est prescrit par l'acte du service civil, nous doutons que l'on pourrait toujours trouver des hommes réellement capables qui voulussent accepter la situation, s'il était parfaitement entendu que la durée de leur charge devait dépendre de la permanence du ministère. En Angleterre, l'état de la société est bien différent, et il y a un bon nombre de jeunes gens instruits et qui ont quelques moyens particuliers, qui rechercheraient la situation à cause de la position sociale qu'elle confère, ou des politiques en herbe qui y trouveraient une introduction avantageuse dans la vie publique. Mais en Canada, il serait certain que l'ex-secrétaire particulier serait laissé, pour une raison ou pour une autre, comme un embarras pour le département, et plus son salaire serait élevé, plus l'embarras serait grand. Il y a des difficultés à quelque point de vue que vous abordiez la question, et cependant les affaires croissantes du gouvernement rendent presque nécessaire, au moins dans plusieurs départements, que le ministre ait quelque aide de cette nature. Le meilleur moyen de lever, ou plutôt de mitiger cette difficulté, serait peut-être de nommer le secrétaire comme employé régulier du service civil, mais à un rang ne dépassant pas le minimum de la seconde classe cadette, avec pouvoir donné au ministre de lui accorder un supplément de salaire comme secrétaire particulier, qui en porterait le total à une somme de pas plus de $1,200. Pour une pareille somme, l'on pourrait obtenir un jeune homme possédant toutes les qualités requises, et le ministre pourrait choisir et choisirait probablement parfois un jeune homme capable qui serait déjà employé. Si, lors de la retraite du ministre, il croyait pouvoir mieux faire ailleurs, il résignerait son emploi dans le service civil, ou s'il ne le faisait pas il aurait au moins passé un certain temps dans le service, tout en profitant du surcroît d'émoluments qui lui aurait été accordé comme secrétaire particulier, et serait en état d'être promu après un certain temps. Au moyen d'un pareil arrangement, il y aurait, sans doute, un accroissement constant du personnel, mais il ne serait peut-être pas plus grand que ne le justifieraient l'augmentation des affaires ou la création de vacances; et, en règle générale, ces additions au personnel se composeraient d'employés plus capables que la moyenne des nouveaux venus. Un avantage qu'il y aurait à donner à ces nouvelles nominations un rang défini, quoique inférieur, dans le service, serait, comme l'expérience l'a prouvé, la plus grande facilité qu'il y aurait à empêcher les promotions extraordinaires, plutôt que les nouvelles nominations à des positions exceptionnelles. Nous soumettons cette recommandation comme compromis possible, mais dans tous les cas, les dispositions actuelles du statut devront être modifiées de quelque manière; car bien que dans presque tous les départements nous ayons trouvé quelqu'un remplissant réellement les fonctions de secrétaire particulier, il n'y en a pas un seul qui se trouve compris dans les limites du salaire proposé par l'acte. En l'absence de toute règle positive à suivre dans ces cas, nous n'avons, dans notre classification théorique, tenu aucun compte des secrétaires particuliers, mais nous avons classé les messieurs qui occupent aujourd'hui ces positions suivant leur position comme commis ordinaires, en laissant au gouvernement à décider la question de rémunération supplémentaire, tel que nous le suggérons plus haut.

20. L'une des principales différences qui existent entre le nouvel et l'ancien acte du service civil est la position différente qu'occupe aujourd'hui un commis de première classe. Autrefois, presque chacun avait l'espoir de parvenir à ce rang, et se croyait négligé s'il n'y parvenait pas; mais aujourd'hui les emplois de première classe sont limités aux personnes qui remplissent certaines fonctions importantes et définies, et la création d'un nouvel emploi de première classe exige la sanction expresse du parlement. Au-dessous de ce rang, il n'y a pas les mêmes obstacles à la promotion indistincte des employés, et, si nous en jugeons par le passé, le résultat serait que chaque employé, s'il vivait assez longtemps, deviendrait commis de seconde classe ancienne, ou chercherait constamment à être promu à ce rang. Après un examen soigneux des devoirs des employés de chaque département, nous en sommes venus à la conclusion qu'une règle à peu près semblable

pourrait être appliquée aux emplois de seconde classe. Il n'est certainement pas possible d'apprécier assez exactement les devoirs à remplir dans les rangs inférieurs, pour pouvoir dire qu'un homme qui remplit certains devoirs définis devrait être un ancien de seconde; le plus que l'on puisse dire est que, si d'ailleurs ses années de service et sa bonne conduite le permettent, il ne peut y avoir aucune objection à lui accorder une promotion. Il pourrait même arriver qu'entre deux commis, l'un pourrait remplir des devoirs d'un ordre plus relevé que l'autre, et que cependant, s'il était un jeune homme qui serait à peine arrivé au haut de la division cadette, tandis que l'autre serait un ancien employé qui ferait une besogne légèrement inférieure à laquelle il serait parfaitement habitué, la préférence de promotion pourrait être accordée à ce dernier. Les devoirs d'un commis de seconde classe ancienne ne peuvent pas être aussi exactement définis que ceux d'un commis de première classe ou d'un premier commis, et cependant il serait très utile de limiter les promotions à ce rang. La distinction dont nous parlons serait comme suit: lorsque le gouvernement soumettra l'organisation proposée au parlement, les premiers commis et les commis de première classe seraient énumérés séparément et leurs devoirs brièvement définis, excepté dans le cas où l'un des commis de première classe recevrait une indemnité additionnelle comme premier commis, et alors le fait serait mentionné. S'il fallait créer une nouvelle charge de premier commis ou de commis de première classe, la chose serait soumise par un item distinct dans le budget, et les raisons et la définition des attributions seraient aussi données, nécessairement. L'acte pourvoit suffisamment à tout cela. Le montant nécessaire pour couvrir les traitements de tous ces emplois élevés, si l'on n'y proposait aucune addition, serait porté dans une seule et même somme au budget, y compris toute augmentation annuelle qui pourrait devenir payable. Ensuite viendrait, dans un item séparé, le nombre et les salaires des commis de seconde classe ancienne, et personne ne pourrait être promu dans cette classe, à moins qu'il n'y ait vacance, ou que l'on eût demandé une augmentation du nombre d'employés de ce rang, ce qui aurait naturellement nécessité des explications. Le troisième item comprendait une somme suffisante pour payer tous les cadets pendant l'année, sans en mentionner le nombre dans chaque classe, ni même le nombre total. S'il survenait alors une vacance dans la seconde classe ancienne, et si un commis de classe cadette y était promu, le gouvernement aurait la faculté, soit d'y ajouter un commis aspirant, soit de faire des promotions de la troisième classe à la seconde cadette; mais aucune promotion ne pourrait être faite à moins qu'il n'y ait vacance, ou à moins que le gouvernement ne demande une plus forte somme pour lui permettre de la faire. Dans la seconde classe, cependant, le gouvernement serait limité au *nombre* des commis de ce rang qui aurait été voté. En soumettant le vote pour gouvernement civil, nous croyons que ces trois items devraient être portés séparément pour chaque département, et que l'on devrait adopter le système anglais d'indiquer en même temps les items correspondants de l'année précédente. Si le gouvernement était ainsi strictement limité dans chaque département, il pourrait être nécessaire de voter une autre somme pour tout le gouvernement civil, afin de faire face à toute augmentation possible du personnel qui pourrait être requise, avec l'entente formelle qu'elle ne serait que pour couvrir les nouvelles nominations dans les rangs inférieurs, et non pas l'addition de nouveaux emplois de premiers commis ou de commis de première classe, ni de promotions dans ces classes, pour lesquels on pourrait fort bien attendre la sanction du parlement.

21. Il devrait aussi être parfaitement entendu que l'existence d'un emploi de premier commis, ou de commis de première classe, ne donne pas *droit* à celui qui en remplit les devoirs d'en avoir le rang. Cela n'est que facultatif, et il n'y aurait aucune injustice si un jeune homme, placé sur le grand chemin de la promotion, était chargé de remplir les fonctions de commis de première classe pendant quelques années avant que ce rang ne lui soit conféré, si son salaire régulier, qui augmenterait tous les ans, était de beaucoup inférieur à celui du premier rang.

22. Nous avons été frappés des grandes différences qui existent entre les taux des indemnités de voyage qui sont accordées par les différents départements. Dans quelques cas, comme pour les inspecteurs des prisons, il est présenté un compte pour les paiements réels des frais de route, avec une indemnité supplémentaire à tant par jour, pour couvrir les frais d'hôtel et autres dépenses; dans d'autres, comme pour les inspecteurs des douanes, il est accordé une indemnité de $4 à $5 par jour qui doit couvrir les dépenses de toutes sortes;

et dans d'autres encore, l'on charge les frais de route et d'hôtel, et de $2 à $5 de plus par jour. Un homme employé sur le personnel des ingénieurs du département des travaux publics, par exemple, qui est envoyé pour faire un rapport sur certains travaux, reçoit une indemnité qui couvre à peine ses dépenses réelles ; et comme il doit avoir des hommes pour travailler sous lui, il devra probablement travailler de dix à douze heures par jour, et il lui faudra rédiger son rapport la nuit. D'un autre côté, un commis de dernière classe, que l'on envoie à Québec avec des dépêches, reçoit souvent $5 par jour, outre ses frais de route et d'hôtel. L'on peut peut-être regarder ces exemples comme les deux extrêmes, mais de semblables inégalités à un point moins grand existent dans les différents départements. Le système d'accorder une indemnité fixe de tant par jour, destinée à couvrir toutes les dépenses, est en apparence très simple, mais il doit nécessairement opérer d'une manière inégale. Si le tems d'un individu est principalement occupé à voyager, $5 par jour ne couvriront pas ses dépenses réelles de transport, tandis qu'un autre qui est stationnaire à quelque endroit, bien qu'absent de son bureau, fera un profit considérable sur une pareille indemnité. Il devrait être passé un ordre en conseil établissant une échelle applicable à tous les départements, et nous pensons qu'elle devrait être basée sur le principe que chacun devrait présenter un compte de ses frais de route *réels*, et recevoir en outre une indemnité de tant par jour pour frais d'hôtel et autres dépenses incidentes. Cela obvierait aussi en grande partie à une autre habitude condamnable. Beaucoup d'employés, comme les inspecteurs des douanes, ont des billets de passage gratuit sur les chemins de fer et les bateaux à vapeur,—réellement, sinon nominalement, des " passes " officielles,—et cependant ils se font rembourser leurs frais de route comme ceux qui les paient réellement.

Chacun devrait donc certifier distinctement les déboursés qu'il aurait réellement fait en frais de route, tandis que la mesure de son compte d'hôtel pourrait être laissée à lui-même, pour lequel, ainsi que pour les autres dépenses incidentes, il recevrait tant par jour, suivant les circonstances, et chaque compte devrait être approuvé par le chef du département, dans une certaine limite fixée par ordre en conseil. L'on pourrait peut-être faire une exception à cette règle, pour certains officiers dont le devoir spécial est de voyager, comme les inspecteurs, mais dans leur cas, il faudrait mettre en ligne de compte la question de savoir si leur charge leur donne droit à des passages gratuits. Autrefois, les inspecteurs de bureaux de poste recevaient des salaires médiocres, et de bonnes indemnités de voyage, en sorte qu'une partie considérable de leurs émoluments provenaient des économies qu'ils faisaient en voyageant. Aujourd'hui, ils reçoivent de bons salaires, mais leur indemnité de voyage suffit à peine à couvrir leurs dépenses réelles, en sorte qu'il est contraire à leur intérêt personnel de visiter constamment les bureaux placés sous leur contrôle. Il est peut-être douteux que ce soit une ligne de conduite sage dans leur cas, mais le principe d'accorder une somme fixe par jour peut donner lieu à de grands abus. Toute la question mérite d'être mûrement considérée, car les frais de route pour tout le service se sont élevés à plus de $30,000 durant l'année 1866–67, à part ceux du gouverneur-général, des ministres et des délégués en Angleterre.

25. La division de l'adjudant général, dans le département de la milice, est comprise dans un vote distinct sous le titre de " milice," et son personnel ne fait pas strictement partie du service civil. Nous pensons que les commis ordinaires devraient être soumis, par un ordre en conseil, aux mêmes règles que ceux des départements, et que les dépenses contingentes du bureau devraient aussi être inclues de la même manière.

Avec ces observations préliminaires, nous commençons notre rapport sur les fonctions et l'organisation de chaque département.

BUREAU DU GOUVERNEUR-GENERAL.

Le secrétaire du gouverneur étant absent, le principal commis nous a fourni tous les renseignements nécessaires.

Le travail de ce bureau consiste surtout en correspondances avec le ministère des colonies, avec le ministre de Sa Majesté à Washington, et avec les consuls et autres fonctionnaires impériaux. En un mot, toute matière qui a rapport aux intérêts du gouvernement impérial en Canada passe par ce bureau.

Le principal ouvrage de ce bureau est démontré par ses livres, régistres de lettres classifiées, régistres des dépêches, publiques et confidentielles, correspondances avec les personnes qui s'adressent au gouverneur-général sur des sujets qui sont renvoyés à d'autres départements ; copier des dépêches quand besoin est ; recueillir des dépêches sur des sujets particuliers, et autres ouvrages semblables.

Jusqu'en 1856, c'était la coutume de copier régulièrement les dépêches du gouvernement anglais dans un livre qui formait, lorsque l'index en était fait, un régistre de consultation commode. Faute d'un personnel suffisant à cette époque, la pratique de les copier fut discontinuée et n'a pas été reprise depuis. L'on nous informe que les originaux en sont souvent requis aux assemblées du conseil, ou par des ministres en particulier, et qu'il arrive quelquefois qu'ils sont égarés et qu'on ne peut ensuite les retrouver si on en a besoin. Nous croyons ce point d'une importance suffisante pour que l'on doive donner ordre de reprendre l'ancienne coutume, au moins depuis la date de la confédération.

Comme le secrétaire est remplacé en même temps que le gouverneur, le principal employé permanent devrait avoir rang de premier commis, et il aurait besoin de l'aide d'un commis de seconde classe ancienne et d'un cadet.

Le concierge du bureau, qui est préposé à la garde de tout l'étage supérieur de l'édifice de l'Est, est porté, à présent, sur le bordereau du bureau, mais ses devoirs sont spécialement attachés au conseil privé, où il devrait être renvoyé. Il a aussi depuis plusieurs années touché en sus de son salaire régulier une allocation annuelle, prise sur les dépenses contingentes, de £20 sterling à l'ancien taux de 4s. 2d. par piastre, ou $83.33, nominalement pour service personnel auprès du gouverneur-général. L'on devrait cesser cette pratique et porter le chiffre total du salaire sur le bordereau. Il y a aussi deux messagers, dont l'un, âgé de 72 ans, est depuis bien des années au service public (*). S'il était mis à la retraite, nous pensons qu'un seul messager suffirait, vu qu'au service personnel du gouverneur-général sont attachés deux ordonnances payés à même les dépenses contingentes, mais qui devraient figurer sur le bordereau régulier.

Le lieutenant-colonel Irvine, aide-de-camp, nous a été représenté comme appartenant à ce bureau, quoique son traitement soit toujours inclu dans le vote de la milice. Nous pensons que puisque ses services n'ont aucun rapport avec la milice, on devrait à l'avenir le considérer comme attaché au bureau du gouverneur-général.

Rang.	Salaires.		
	Minimum.	Maximum.	Moyenne.
	$	$	$
Secrétaire	2,400	2,400	2,400
1 premier commis	1,800	2,200	2,000
1 commis de seconde classe ancienne	1,100	1,400	1,250
1 do 3ème classe cadette	400	1,000	700
1 messager	300	500	400
L'aide-de-camp provincial	1,840	1,840	1,840
2 ordonnances à 50 cts. par jour	365	365	365
Total du personnel 8	8,205	9,705	8,955
Personnel, au 1er juillet 9	Traitements actuels		10,075

* Il est mort depuis.

DEPARTEMENT DU CONSEIL PRIVÉ.

Le greffier du conseil privé est le sous-chef de ce département, et le greffier-adjoint devrait avoir, comme à présent, le rang de premier commis. Les devoirs du reste du personnel se réduisent à ce qui suit:—

Tenir les archives du conseil dans lesquelles les arrêtés sont inscrits en entier avec un index ordinaire et une table analytique.

La rédaction des projets d'ordres en conseil, et en faire des copies pour l'usage des autres départements. La rédaction des originaux n'est guère plus qu'une copie du rapport du ministre sur la demande duquel l'ordre en conseil est passé, avec de légères modifications dans la forme du document et l'addition des formules consacrées.

Aucun de ces devoirs n'exige un travail intellectuel considérable, et le même ouvrage dans un autre département ne conférerait pas un très haut rang à la personne qui en serait chargée. Mais l'importance et le caractère confidentiel des documents qui sont préparés ou qui passent par les mains des employés du conseil privé, font que l'on attache à ces charges plus de considération qu'on ne le ferait dans un autre département pour un travail analogue.

Pour ces raisons, nous pensons que la personne chargée des archives et des index pourrait prendre le rang de premier commis, et que l'une de celles engagées à la rédaction et à la copie des ordres pourrait avoir rang de commis de 2e classe ancienne.

Aujourd'hui, la première partie de ces devoirs est remplie par un commis de première classe, M. Vallerand, qui est aussi un commis de première classe, et est âgé de 75 ans, étant en congé depuis un an pour cause de mauvaise santé et d'affaiblissement de la vue. Il n'y a pas de doute qu'il devrait être autorisé à se retirer avec une pension suffisante ; dans notre projet d'organisation, nous n'avons gardé qu'un commis de première classe pour remplir ces fonctions, et l'on nous dit que l'occupant actuel est capable de faire le travail de M. Vallerand et le sien sans aucune autre aide.

Dans la seconde division il y a trois commis, dont l'un est recommandé pour promotion au rang de première classe, et les deux autres à celui de seconde classe ancienne. Nous ne pouvons appuyer ces recommandations. Leurs devoirs ne sont pas de nature à les ranger dans la première classe, et quoique l'un des trois puisse être promu au rang d'ancien de seconde classe, les deux autres peuvent très bien rester cadets.

Il y a dans ce département trois messagers ordinaires, outre le concierge, qui devrait être compris dans son personnel. Nous recommanderions d'en réduire le nombre.

PROJET D'ORGANISATION.

Rang.	Salaires.		
	Minimum.	Maximum.	Moyenne.
	$	$	$ cts.
Greffier du conseil	2,600	2,600	2,600 00
Greffier-adjoint (premier commis)	1,800	2,200	2,000 00
1 commis de 1ère classe	1,200	1,800	1,500 00
1 commis de 2e classe ancienne	1,100	1,400	1,250 00
2 de 3e ou 2e classe cadette	800	2,000	1,400 00
Concierge	500	500	500 00
Portier	500	500	500 00
2 messagers	600	1,000	800 00
Total du personnel 10	9,100	12,000	10,550 00
Personnel, au 1er juillet..... 12	Traitements actuels.....		12,753 33

DEPARTEMENT DE LA JUSTICE.

Le principal travail de ce département consiste en opinions légales données sur des questions soumises par les autres départements, que l'on estime à peu près à 1,200 par année, à part de nombreuses demandes verbales sur des points de loi. L'on y examine aussi la législation des provinces et les bills présentés par des membres; l'on y prépare ou l'on y revise les bills du gouvernement. Le fait que le Ministre de la Justice est à la tête du gouvernement occasionne aussi une correspondance étendue et une multitude d'affaires diverses qui retombent sur ce département sans qu'elles aient aucun rapport avec des questions de droit.

Le personel actuel est très occupé, et il est probable qu'il faudra l'augmenter.

PROJET D'ORGANISATION.

Rang.	Salaires.		
	Minimum.	Maximum.	Moyenne.
	$	$	$ cts.
Le sous-chef	2,600	2,600	2,600 00
1 commis de 1ère classe (service professionnel)	1,200	1,800	1,500 00
3 do 3e ou de 2e classe cadette, dont deux sténographes	1,200	3,000	2,100 00
2 messagers	600	1,000	800 00
Total du personnel 7	5,600	8,400	7,000 00
Personnel, au 1er juillet 7	Traitements actuels		7,165 83

DÉPARTEMENT DE LA MILICE ET DE LA DÉFENCE.

A la veille de faire notre enquête dans ce département, l'on nous informa que l'organisation permanente en était remise à l'époque du retour de Sir George E. Cartier, alors en Angleterre, et que la distribution de l'ouvrage parmi les employés actuels ne saurait servir à déterminer sûrement ce qu'il conviendrait de faire plus tard. Il n'est pas probable, toutefois, que la division civile de ce département puisse subir de changements considérables, et afin de compléter le personnel qui se classe sous le titre de gouvernement civil, nous avons dressé un projet d'organisation de cette division basé sur le personnel actuel, mais sujet à être revisé, et dans notre prochain rapport touchant le service extérieur, nous espérons pouvoir y inclure la division de l'adjudant-général.

Nous ferons seulement remarquer pour le présent qu'il résulte de la situation des deux divisions dans des édifices séparés nombre d'inconvénients et l'emploi d'un surplus de messagers, et que, s'il était possible, un changement à cet égard serait à désirer.

Nous ferons aussi observer que le comptable touche $2,000 d'après le bordereau, et que depuis le 30 juin il a touché en sus $200 prises sur les dépenses contingentes, irrégularité qui ne peut continuer à se produire sous le règlement actuel. Notre projet porte son traitement au plus haut chiffre.

PROJET D'ORGANISATION.

Rang.	Salaires.		
	Minimum.	Maximum.	Moyenne
	$	$	$
Sous-chef, député du ministre	2,600	2,600	2,600
2 commis de 3e ou 2de classe cadette (emploi général)	800	2,000	1,400
1 premier commis et comptable	2,000	2,400	2,200
2 anciens de 2e classe } Bureau du comptable	2,200	2,800	2,500
2 com. de 3e ou 2e classe } Bureau du comptable	800	2,000	1,400
1 commis de 1re classe, (Surintend. des munitions	1,200	1,800	1,500
3 do 3e ou 2e classe cadette (div. des magasins	1,200	3,000	2,100
1 garde-magasin (non-classifié)	500	500	500
2 messagers	600	1,000	800
Total du personnel 15	11,900	18,100	15,000
Personnel, au 1er juillet 15	Traitements actuels		15,480

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT.

Le personnel actuel de ce département semble plus nombreux qu'il ne devrait l'être. Des quatre divisions qu'il renferme, deux, celle des terrains de l'artillerie et celle des Sauvages, sont restées, pour ce qui concerne le travail, presque exactement ce qu'elles étaient avant la confédération, la légère correspondance qui a rapport aux Sauvages du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse ne valant pas la peine d'être mentionnée. Mais le travail des deux autres divisions—le bureau du Secrétaire d'Etat proprement dit et le bureau du régistraire—a subi de grandes réductions. Presque tout l'ouvrage de la division du Bas-Canada du ci-devant département du secrétaire provincial, dont le personnel forme maintenant celui du bureau du Secrétaire d'Etat, a été transféré aux gouvernements provinciaux, et il ne paraît pas qu'il y soit survenu de nouvelles affaires par suite du régime de la confédération, tandis que la division dite autrefois du Haut-Canada est chargée de toute la correspondance avec les provinces. La division du régistraire n'a plus à s'occuper du travail considérable de l'enregistrement des lettres-patentes de terres, sauf en autant qu'elles affectent les terrains de l'artillerie et les terres des Sauvages, et la seule augmentation d'ouvrage provient de l'enregistrement des bons, commissions et brevets d'invention dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick. Dans ces deux divisions, il doit y avoir eu grande diminution d'ouvrage, mais aucun changement correspondant n'a été opéré ou ne semble projeté dans le personnel.

Les terrains de l'artillerie et le bureau des Sauvages ne sauraient augmenter beaucoup l'ouvrage du reste du département, parce que tout l'ancien personnel de ces deux divisions y a été transporté en même temps qu'elles ; toutefois, leur direction entraîne, sans doute, un surcroît de travail et de responsabilité de la part du sous-chef et de son assistant. Nous disons que ces deux divisions ne sauraient faire augmenter l'ouvrage du bureau, mais de fait elles y ajoutent, et si le chiffre des lettres reçues et expédiées était pris comme criterium du travail, l'on verrait probablement que la correspondance n'est pas diminuée, parce que toute la correspondance relative aux terrains de l'artillerie et aux terres des Sauvages y figure. Nous croyons que cela est une faute grave dans l'organisation de ce département

et qu'il en résulte beaucoup de travail inutile. Il est évident que pour remplir convenablement son objet, chacune de ces divisions doit tenir un régistre des lettres reçues, des transactions qui s'en suivent, et copie des lettres expédiées. Ainsi donc, si la même chose a lieu dans la division de la correspondance, le travail se trouve fait en double sans aucun avantage équivalent. Si toutes les lettres qui se rapportent à ces divisions doivent être adressées au Secrétaire d'Etat, il serait mieux qu'elles fussent inscrites dans le régistre général, mais on devrait se borner à indiquer en cet endroit qu'elles sont " renvoyées à la division des Sauvages " ou autre, suivant le cas. Les transactions, comme les correspondances qui s'en suivent jusqu'au règlement définitif de l'affaire, devraient entrer dans le régistre de la division des Sauvages, auquel l'on peut toujours recourir.

Les lettres expédiées occasionnent encore une plus grande somme de travail inutile. Dans la division des terrains de l'artillerie, l'agent ne fait généralement qu'un rapport sur les réponses à faire, quelquefois il en prépare le projet. Ces réponses et ces projets sont copiés dans le bureau au moyen de la presse, et les lettres sont écrites et copiées à la main dans le régistre des lettres du bureau du Secrétaire. Dans le département des Sauvages, le surintendant-adjoint écrit toujours les lettres, qui sont copiées ensuite à la main dans son bureau. On les envoie alors au bureau du Secrétaire pour y recevoir sa signature, et on les copie encore à la main. En un sens, la pratique suivie dans le département des Sauvages est de beaucoup préférable, parce que ce peut être souvent un inconvénient que les lettres ne soient pas vues par la personne la plus intimement intéressée et qu'elles ne soient pas couchées dans son régistre. Mais, d'un autre côté, copier deux fois à la main une lettre dans des régistres déposés en face l'un de l'autre sur le même corridor est une multiplication d'ouvrage inutile. Nous pensons que la pratique devrait être semblable dans les deux cas. Les officiers des terrains de l'artillerie et des terres desSauvages devraient écrire chacun les lettres qu'ils expédient. Les lettres, une fois signées du Secrétaire ou de son député, devraient être copiées à la presse dans le régistre des lettres de la division, le seul mémoire qu'on en garderait dans le bureau du Secrétaire étant une inscription dans le régistre en regard des lettres auxquelles elles répondent, et peut-être devrait-on mettre en note dans le régistre des lettres: " *Vide* Département des Sauvages."

Nous nous étendons particulièrement sur le sujet de l'inscription de la correspondance, parce qu'elle est le principal ouvrage du bureau du Secrétaire proprement dit. La pratique que l'on suit dans ce bureau a pour but de garder un mémoire exact de toutes les lettres reçues, des transactions qui s'en suivent, soit qu'elles passent par d'autre département pour y donner suite, soit pour simple communication, et pour tout rapport, action et correspondance qui peuvent résulter de cette communication. Le système d'après lequel ces régistres sont tenus, et les documents mis en liasse, paraît être maintenu d'une manière méthodique et régulière, et fonctionne sans doute convenablement à l'égard des anciennes affaires du bureau. Mais lors de l'annexion des deux nouvelles divisions à ce bureau, exigeant la décision du chef du département, et non, comme cela était très fréquemment le cas autrefois, un simple renvoi à quelque autre département, ce fut, croyons-nous, une erreur, quoique peut-être une erreur assez naturelle sous les circonstances, de les mettre presque sur le pied de départements séparés pour ce qui concerne la correspondance. Il en est résulté un travail inutile, et si cette pratique était changée, le personnel pourrait être réduit.

Mais ce ne sont pas les seules copies de lettres qui se font. Dans chaque division du bureau du Secrétaire, la pratique est de préparer d'abord les réponses aux lettres et de mettre ces projets en liasse avec les autres documents. Après cela on en fait une copie destinée à recevoir la signature du Secrétaire, et on en fait une nouvelle copie dans le régistre aux lettres. De cette façon, une lettre est écrite trois fois dans le bureau du Secrétaire, outre les copies qui peuvent être requises pour le département des Sauvages ou ailleurs. Nous croyons que ce système est un reste de la vieille coutume du temps où toutes les lettres étaient soumises à l'approbation du gouverneur-général. On le maintient à cause de la commodité qu'il y a d'avoir ensemble toute la correspondance—les lettres orignales, les renvois aux autres départements, et les réponses,—et cela est sans doute commode; mais on peut se demander si la chose vaut l'argent qu'elle coûte. D'autres départements ont une correspondance tout aussi importante que celle du bureau du Secrétaire, mais si le même système y était suivi, il exigerait une augmentation du person-

nel. Un autre inconvénient résulte de ce système—c'est qu'ayant à être copiée plusieurs fois, il est presque impossible qu'une réponse à chaque lettre parte par la malle du même jour, ce qui, pour les autres départements spécialement intéressés à l'affaire qui se traite, deviendrait un obstacle insurmontable. Pour cette raison, si l'on juge nécessaire de faire exécuter toutes ces copies à la main, le système adopté dans le département des Travaux Publics serait une amélioration. Les lettres y sont copiées au moyen de la presse, puis expédiées immédiatement à leur adresse ; la copie faite à la main est ensuite tirée, durant les heures de loisir, du régistre de la presse. Le sous-secrétaire insiste fortement sur la nécessité de copier à la main, vu la fragilité des copies à la presse. Les documents importants qu'il faut consulter souvent pourraient, comme cela se pratique fréquemment dans d'autres départements, être copiés dans un régistre ; mais, en règle générale, nous croyons que la copie exécutée à la presse suffit, surtout lorsque le brouillon original est mis en liasse, comme dans le bureau du Secrétaire.

On a imaginé un arrangement judicieux qui pourrait, croyons-nous, être adopté par les autres départements qui ont plusieurs divisions séparées. La division du régistraire formait une division distincte, et comme elle n'entraîne aucune correspondance, elle ne s'allie pas naturellement au bureau du Secrétaire proprement dit. La plus grande partie du personnel du régistraire, dont l'ouvrage consiste presque entièrement à copier, et quelques-uns des employés inférieurs des autres divisions ne sont plus considérés comme appartenant exclusivement à l'une ou l'autre des divisions, mais on les emploie dans le département en général. A l'occasion, ils vont copier même dans les autres départements, et il est digne de considération d'examiner si ce système ne devrait pas être introduit ailleurs et s'il ne devrait pas y avoir pour chaque bureau un personnel de copistes prêts pour divers ouvrages, ce qui éviterait la nécessité d'employer des commis extra dans les autres départements. Les commis surnuméraires, qu'il serait difficile de renvoyer, seraient ainsi utilisés jusqu'à un certain point ; mais on doit craindre qu'ayant ce personnel en disponibilité, les autres départements ne cherchent à se débarrasser par ce moyen de l'ouvrage qu'il leur appartient de faire. Afin d'éviter cet inconvénient, l'on a suggéré que le bureau ayant le contrôle de ces surnuméraires fît payer leur ouvrage, et l'on calcule que chaque sous-chef ne prendra dans la réserve des copistes que ce qui lui sera nécessaire, afin de ne pas trop élever ce chiffre des dépenses contingentes de son bureau. L'on dit qu'une pratique à peu près semblable existe en France. Quoique l'on décide à cet égard, considérant le volumineux travail de l'inscription des lettres-patentes des terres dont la division du régistraire est maintenant déchargée, nous pensons que ce personnel de surnuméraires se trouverait trop nombreux pour ces besoins, surtout si l'on modifiait la pratique qui existe dans les départements de copier tous les documents à la main. Il est possible que l'on ne puisse opérer cette réduction d'un seul coup, parce que, à l'époque où les régistres des lettres-patentes des terres furent transférés à Québec et à Ontario, les terres de l'artillerie et celles des Sauvages se trouvaient comprises dans le même index, et l'on est obligé de faire copier des index séparés pour ces divisions, ce qui du reste sera fini avant longtemps.

La position du régistraire-adjoint offre une particularité qui a besoin d'être modifiée. Avant d'occuper cette place, le titulaire actuel était greffier de la couronne en chancellerie, et, comme tel, son salaire ne figurait pas dans le budget du gouvernement civil, mais il se rangeait sous le titre des sommes votées par la législature. En devenant régistraire-adjoint, son salaire fut augmenté par la réunion des deux charges, tout en diminuant la dépense totale pour le pays ; mais l'on n'a pas décidé quelle proportion du salaire réuni serait imputable à l'un et à l'autre bureau. Depuis sa nomination en juillet, il a continué à toucher son ancien salaire de $1,200 comme greffier de la couronne en chancellerie, et $880 de plus imputées au gouvernement civil comme régistraire-adjoint. Cet arrangement n'est que temporaire, et la proportion afférente à chaque charge serait indifférente si cet officier devait continuer à remplir les deux charges,—objet que l'on avait peut-être en vue en faisant sa nomination,—et nous pensons que dans l'organisation projetée, les deux charges réunies sont assez importantes pour constituer un emploi de commis de première classe, quoique ni l'une ni l'autre ne le serait séparément. Pour cette raison, autant que par la nécessité de répartir le salaire entre les deux services, si les deux charges ne sont unies que temporairement, ce point devrait être réglé définitivement. Nous pensons que le rang de commis de première classe est suffisant pour le régistraire-adjoint seul.

Dans la division des Sauvages, nous avons trouvé l'ouvrage bien et systématiquement conduit. Le teneur de livres est depuis peu pourvu d'un assistant, qui, d'après le principe déjà mentionné, se trouvait compris dans le cadre qui nous a été soumis du personnel en général, quoiqu'il fût en réalité attaché entièrement au département des Sauvages. Il est mort depuis ce temps, et on ne lui a pas donné de successeur, mais il deviendra probablement nécessaire de se procurer pour cet ouvrage un commis de classe cadette. Un surnuméraire est exclusivement occupé à copier à la main, dans un régistre, la correspondance des Sauvages et les ordres en conseil touchant les Sauvages. Ce dernier travail nous paraît entièrement inutile, vu que les copies des ordres en conseil sont toutes envoyées sous une même forme et qu'au bout de l'année l'on pourrait les relier en volume, comme cela a lieu dans les autres départements, et l'autre partie de ce travail pourrait être supprimée si l'on faisait usage de la presse à copier. Il reste un autre point à mentionner relativement au département des Sauvages. Avant que le fonds des Sauvages fût remis par le gouvernement impérial, la coutume était de donner un émolument de $400 par année à l'un des employés du bureau du procureur-général comme jurisconsulte du bureau des Sauvages, de même que le sous-receveur-général touchait pareille somme pour administrer le fonds des Sauvages. Cette dernière pratique n'existe plus, mais l'on paie encore le jurisconsulte. Nous voudrions aussi faire observer que depuis qu'il est placé sous le gouvernement provincial, le bureau des Sauvages n'a jamais été mis sur le même pied que les autres divisions du service public à tous égards; les détails de ses dépenses ne figurent pas dans les comptes publics et ses livres de comptes ne sont pas soumis à audition d'après la pratique ordinaire. L'auditeur nous informe qu'il a fait des démarches à cet effet et que depuis la date de la confédération le fonds des Sauvages sera contrôlé comme toutes les autres dépenses publiques.

Le personnel de la division des terrains de l'artillerie n'est pas trop considérable pour l'ouvrage qui incombe à ce bureau. Il nous semble que peu de chose dans ce bureau mérite d'être mentionné spécialement. La pratique de payer un percentage pour la perception des loyers et fermages, est une amélioration sur l'ancien système des agents locaux salariés; mais dans une situation aussi accessible que l'est Kingston, et où les recettes sont si considérables, il serait probablement plus économique d'envoyer soit l'agent ou l'un de ses employés pour faire cette perception, en lui payant ses frais de route, comme cela aura lieu à l'avenir pour Sorel. L'on permet à l'agent d'occuper à Ottawa une maison appartenant au gouvernement, ce qui le place dans une position plus favorable qu'aucun autre officier du service. Il a aussi un bureau à sa résidence, en sus du bureau du département, et qui a coûté, pour chauffage et autres dépenses contingentes, pendant les 15 mois expirant le 30 septembre, la somme de $579.45. Ce bureau nous paraît inutile.

Il y a à présent quatre messagers. Nous croyons que trois suffiraient.

PROJET D'ORGANISATION.

Rang.	Salaires.		
	Minimum.	Maximum.	Moyenne.
	$	$	$ cts.
Sous-chef	2,840	2,840	2,840 00
Div. de la correspondance, 1 commis de 1re classe	1,200	1,800	1,500 00
2 " ancienne	2,200	2,800	2,500 00
(a) 1 " de 3e ou de 2e cl. cadet.	400	1,000	700 00
Div. du régistraire...(b) 1 premier commis	1,800	2,200	2,000 00
1 commis de 2e cl. ancienne.	1,100	1,400	1,250 00
Div. des Sauvages.....1 premier commis	2,000	2,400	2,200 00
2 commis de 2e cl. ancienne	2,200	2,800	2,500 00
2 commis de 3e ou 2e cl. cad.	800	2,000	1,400 00
Terrains de l'artillerie...1 premier commis	1,800	2,200	2,000 00
1 commis de 2e cl. ancienne	1,100	1,400	1,250 00
1 commis de 3 ou de 2e cl. cad.	400	1,000	700 00
1 huissier (non classifié)	400	500	450 00
Copier et grossoyer.....4 commis de 3e ou de 2 cl. cad.	1,600	4,000	2,800 00
Messagers.....3	900	1,500	1,200 00
Total du personnel 23	20,740	29,840	25,290 00
Total, au 1er juillet 25	Traitements actuels ...		25,968 10

(a) Si les lettres étaient copiées à la presse, l'on pourrait se passer de ce commis.

(b) Si le régistraire-adjoint n'est pas greffier de la couronne, il ne devrait être que commis de 1re classe.

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE POUR LES PROVINCES.

L'ouvrage de ce département consiste principalement en correspondances, et les régistres et index en sont tenus d'après une méthode parfaite. Mais les observations que nous avons faites sur le bureau du Secrétaire d'Etat, relativement à l'inutilité des copies exécutées à la main, s'appliquent également à ce département. La seule correspondance de ce département est entretenue avec les lieutenants-gouverneurs et les gouvernements provinciaux, et nécessairement elle est très limitée. Le nombre total des sujets de correspondance inscrits dans les régistres durant les 12 mois qui ont précédé notre visite, est de 540, et le nombre des lettres expédiées et copiées, à l'exclusion des simples communications imprimées, est de 511. Nous devons cependant remarquer que chaque sujet implique souvent plus d'une lettre, et bien que les lettres expédiées ne soient souvent que de simples accusés de réception, elles accompagnent fréquemment des copies de correspondances volumineuses et autres documents qui exigent beaucoup de travail manuel. Dans les années précédentes, lorsque ce département constituait la division haut-canadienne du bureau du secrétaire-provincial, les chiffres correspondants étaient comme suit :

	1865-6	1869-7	1867-8
Sujets de lettres reçues	1,586	1,467	540
Lettres écrites	1,226	1,290	511

Considérant ces circonstances, nous croyons que le personnel actuel, auquel il a été ajouté un commis depuis la confédération, est beaucoup plus nombreux que ne le requièrent les travaux du bureau, et qu'il le serait encore davantage si les lettres étaient copiées à la presse.

PROJET D'ORGANISATION.

Rang.		Salaires.		
		Minimum.	Maximum.	Moyenne.
		$	$	$
1 sous-chef		2,600	2,600	2,600
1 commis de première classe		1,200	1,800	1,500
1 commis de 3e ou de 2e classe cadette		400	1,000	700
1 messager		300	500	400
Total du personnel	4	4,500	5,900	5,200
Personnel actuel	6	Traitements actuels		8,140

DEPARTEMENT DU RECEVEUR-GENERAL.

Les affaires de ce département se divisent naturellement, par elles-mêmes, en deux branches : l'administration de la dette publique et les recettes et déboursés quotidiens. La dette publique est de diverses espèces, dont chacune a sa spécialité et qu'il faut traiter d'une manière différente.

(1). Bons (*débentures*) payables en Angleterre.—Les agents paient les coupons à mesure qu'ils sont présentés, et lorsque l'époque de leur échéance est arrivée ils en portent le montant total sur leurs comptes ainsi que leur commssion, que les coupons aient été présentés ou non. Ils envoient ces coupons périodiquement, lorsqu'ils ont été payés. Lorsque quelques-uns de ces coupons sont possédés en Canada, il a été d'habitude, pour la commodité du public, de payer l'intérêt ici, et le montant en est porté au débit des agents dans les comptes publics sous le titre de " compte de dividende de Glyn, Mills et Cie.," ou " Baring Frères, et Cie.," suivant le cas. La commission des agents porte sur tout montant échu, qu'il soit payé par eux ou non, et jusque-là nous croyons que, suivant les conditions de notre arrangement, leur méthode actuelle d'exiger une commission est justifiable ; mais l'intérêt sur notre compte courant souffre beaucoup de cet arrangement. Nous leur payons intérêt sur un argent qu'ils n'ont jamais avancé, jusqu'à concurrence du dividende payé en Canada et jusqu'à ce qu'ils aient reçu de temps à autre et porté à notre avoir les comptes que nous avons contre eux. On remédierait à ceci en leur imputant sur les comptes de dividende un intérêt du même taux que celui qu'ils nous chargent sur leurs comptes. Nous leur payons aussi intérêt sur les montants qu'ils n'ont jamais payé pour nous pour les coupons qui n'ont pas été présentés, ce qui doit s'élever à une somme considérable, et dans le grand-livre nous n'avons aucun compte contre eux pour ces dividendes qui ne sont pas payés. Il faut remédier à cela. Dans les premiers temps de nos transactions avec nos agents actuels, les coupons payés étaient envoyés très irrégulièrement, ou ils n'étaient pas expédiés du tout. Dernièrement les coupons ont été transmis, mais en quelques cas ils n'ont pas été systématiquement assortis et ne sont accompagnés d'aucunes listes. Il y a plusieurs années on essaya de faire vérifier les arrérages, et quelques employés surnuméraires ont été mis dans le département pour cet objet ; mais en 1863, pour la raison de ce qui nous parait avoir été un trop grand désir d'économie, ces employés furent destitués, et aujourd'hui nous ne savons pas à quelle étendue nos coupons sont restés sans paiement. Nous croyons qu'on devrait tirer une nouvelle ligne à partir du premier juillet prochain, époque à laquelle on devrait commencer un nouveau système et employer cette aide additionnelle, qu'on pourrait fort bien prendre parmi les employés de surcroît dans les autres départements, afin d'expédier

au plus tôt l'ouvrage arriéré. A partir du 1er janvier, les coupons devraient être envoyés régulièrement au moins tous les trois mois et collationnés sur les livres de bons, et à dater de cette époque on devrait ouvrir avec les agents un compte séparé qui serait appelé "compte des dividendes non-payés." Il est évident que ce travail serait beaucoup facilité si les agents envoyaient, avec leurs comptes trimestriels, un état de l'intérêt réellement payé par eux. Cela reviendrait précisément au même si les agents portaient à leurs comptes les sommes réellement payées par eux pour notre intérêt ou s'ils y portaient tout le montant, nous donnant crédit pour les dividendes non-payés et pour les dividendes qui ont été payés ici. Cette dernière méthode serait probablement la plus commode, mais l'une ou l'autre devrait dans tous les cas être employée à l'avenir, et on devrait faire dans ce but des arrangements avec nos agents financiers. Les transactions ayant été mises sur un pied satisfaisant pour l'avenir, l'état des dividendes non-payés au 1er janvier 1869 devrait être fait le plus tôt possible, et, aussitôt que complété, être ajouté au compte général des dividendes non-payés. Ceci serait encore beaucoup facilité par la coopération des agents. Si nous ne recevons pas d'eux un état des dividendes non-payés et si nous nous fondons entièrement pour le faire sur les coupons reçus, des coupons perdus ou mal placés, ou la perte d'une boîte en mer, dérangeraient tout le compte. Nous pensons que l'état devrait venir d'abord des agents et que les coupons devraient être collationnés sur cet état ainsi que sur nos livres de bons. Sur le même principe, quand nous payons des coupons en Canada, nous envoyons un état détaillé aux agents et les coupons eux-mêmes peuvent être envoyés comme pièces justificatives si c'est nécessaire, ayant été déjà collationnés sur nos livres de bons.

En ce qui regarde ces bons sterling, les agents financiers sont ceux qui les paient originairement, et le receveur-général vérifie leurs paiements; il n'est donc pas nécessaire qu'il y ait une autre vérification dans le département des finances; mais quant à ceux de ces coupons sterling qui sont payés en Canada, c'est le receveur-général qui les paie en vertu d'un mandat général, et pour rendre le système de vérification complet, il devrait y avoir quelqu'un à qui il serait tenu de rendre compte. Les coupons présentés devraient être collationnés sur son livre de bons par le receveur-général avant leur paiement, et quand on préparerait un état qui doit être envoyé aux agents, comme il est dit plus haut, cet état devrait être collationné dans le département des finances sur les coupons eux-mêmes.

(2). Il n'en est pas de même pour les bons payables en Canada. Ici, c'est le receveur-général qui paie, et des duplicata des livres de bons sont tenus dans le département des finances, par qui ses paiements sont collationnés. Mais la vérification n'est en aucune manière complète. Quand une réclamation lui est présentée pour intérêt, il remplit une réquisition en vertu d'un mandat général, au lieu de demander un mandat comme pour tous les autres paiements, la réquisition contenant une liste des bons sur lesquels l'intérêt est réclamé, mais n'étant pas accompagnée des coupons. Sur l'autorité de cette réquisition, le sous-inspecteur-général contresigne le chèque, et les entrées sont faites dans les livres de bons du département des finances. Or, avant que le receveur-général émette son chèque, les coupons présentés devraient avoir été comparés avec ses régistres de bons, et il ne peut y avoir aucune raison pour que les coupons eux-mêmes n'accompagnent pas la réquisition, lorsqu'elle doit être collationnée sur eux avant que le chèque soit contresigné. Ceci fait, il est indifférent que les coupons restent dans le département des finances ou soient renvoyés au receveur-général, les entrées dans les régistres de bons du département des finances étant faites soit d'après les réquisitions, soit d'après les coupons. Il y a cependant quelques-uns de nos bons, lesquels disparaissent rapidement, qui n'ont pas de coupons, le paiement de l'intérêt étant endossé sur le bon. Dans ces cas, la vérification serait inutile si le détenteur du bon, en venant au sous-inspecteur-général avec la réquisition et le chèque qu'il veut faire contresigner, apportait avec lui le bon lui-même.

(3). Les rentes sur l'Etat, ou consolidés de la Puissance (*Dominion Stock*), sont aussi dans une position différente. Avant que les dividendes semi-annuels deviennent dus, le receveur-général obtient un mandat pour le montant qui doit être porté sur la dette publique, le divise en trois chèques et le dépose au crédit d'un compte spécial appelé "compte de dividende des consolidés de la Puissance," à Ottawa, Halifax et St. Jean. Il remplit ensuite les chèques sur un blanc spécial pour chaque individu, lesquels sont contresignés, tels qu'ils se trouvent dans ce régistre des chèques, par le sous-inspecteur-général qui en tient une

liste et collationne le montant total sur le mandat. Comme ces chèques sont payés par la banque, ils sont portés au compte du dividende, et la banque envoie périodiquement un état d'après lequel les dividendes non-payés sont inscrits dans un livre tenu à cet effet et dans lequel tous les dividendes non-payés sont transportés de trimestre en trimestre. Ce compte de dividendes non-payés forme une déduction sur l'intérêt de la dette publique. Nous sommes d'avis que ce système est bon et qu'aucun autre contrôle n'est nécessaire, attendu surtout que les chèques sont tous envoyés par la banque, excepté pour les rentes inscrites à Ottawa. Les régistres de rentes et de transfert sont également tenus d'après un bon principe.

Les billets provinciaux forment une partie distincte de la dette publique. Il est tenu un jeu de livres dans lesquels les billets sont inscrits à mesure qu'ils sont remis et collationnés à mesure qu'ils sont cancellés. D'après le principe d'exercer dans le département des finances un contrôle sur tout ce qui regarde celui du receveur-général, il y a dans le premier un jeu de livres en duplicata. Tout en admettant l'importance d'un contrôle indépendant quelque part sur toutes les matières se rapportant au paiement et à la recette des deniers, nous doutons de la nécessité dans le cas actuel d'un double jeu de livres, parce que d'après le système actuel c'est la banque qui émet les billets provinciaux, et le receveur-général exerce son contrôle sur la banque. Si le système était changé, ainsi qu'on l'a proposé quelquefois, et si le receveur-général ou ses subordonnés émettaient les billets, alors, mais alors seulement, il serait nécessaire de tenir des livres en duplicata dans quelque autre bureau.

La partie du département à laquelle sont confiées les recettes et dépenses quotidiennes devrait avoir à sa tête un commis de première classe, avec deux assistants, dont l'un aurait charge des mandats et procurations. Le teneur de livres est en relation immédiate avec cette partie du département, et tant que les livres seront tenus comme dans le système actuel, embrassant toutes les transactions du pays, il devrait être un commis de première classe et aurait besoin d'un assistant ; mais nous nous demandons quelle nécessité il peut y avoir d'une tenue de livres compliquée dans le département du receveur-général. Il doit nécessairement tenir les comptes des différentes catégories de la dette publique, des agents, des diverses banques et de l'encaisse, mais de fait c'est tout ce qu'il y a d'essentiel. S'il a été reçu ou payé de l'argent, il doit savoir quelle banque a reçu le dépôt ou fait le paiement, mais peu lui importe le service pour lequel la transaction a été faite. C'est l'affaire spéciale du département des finances, et tenir un double jeu de livres donnant les mêmes renseignements détaillés, c'est multiplier le travail sans nécessité. L'on dit d'un autre côté qu'en cas d'accidents par le feu ou autrement, tout doit être tenu en duplicata, mais s'il fallait pour cette raison accepter la répétition du travail comme une règle générale, plusieurs autres documents importants devraient aussi être mis en duplicata, et il ne parait pas y avoir de limites où ce système pourrait s'arrêter. Si le grand-livre du receveur-général ne contenait que les comptes ci-dessus indiqués, le teneur de livres ne devrait pas être mis dans la première classe et il n'aurait pas besoin d'un assistant permanent.

Le sous-receveur-général a des devoirs très onéreux et qui comportent une grande responsabilité. A part la surveillance sur le département et la signature des bons et chèques, il fait la correspondance et a la garde d'un montant considérable de valeurs—obligations déposées par les compagnies d'assurances et autres, timbres, etc. Il aurait besoin d'un assistant de confiance qui aurait le rang d'ancien de seconde.

Actuellement le receveur-général est, par la loi, chargé du fonds d'emprunt municipal, des paiements aux seigneurs et de quelques autres services spéciaux ; mais comme la plupart de ces services seront désormais entre les mains des gouvernements provinciaux et que d'autres arrangements seront faits relativement aux seigneurs, s'ils ne sont pas aussi transférés, nous n'en avons tenu aucun compte.

PROJET D'ORGANISATION.

Rang.	Salaires.		
	Minimum.	Maximum.	Moyenne.
	$	$	$
1 député	2,600	2,600	2,600
1 ancien de 2de, assistant de confiance	1,100	1,400	1,250
1 de 1ère classe, dette publique	1,200	1,800	1,500
2 anciens de 2de, do	2,200	2,800	2,500
1 de 1ère classe, recettes et paiements	1,200	1,800	1,500
2 anciens de 2de, do	2,200	2,800	2,500
1 de 1ère classe, teneur de livres	1,200	1,800	1,500
2 de 3ème ou 2de cadette	800	2,000	1,400
Allocation à un commis de 1ère classe comme premier commis	400	200	300
2 messagers	600	1,000	800
Total du personnel..... 13	13,500	18,200	15,850
Personnel, au 1er juillet..... 12	Traitements actuels.....		16,970

DEPARTEMENT DES FINANCES.

DIVISION DU COMPTABLE.

Une modification importante doit nécessairement être faite dans la partie du département des finances afférente au sous-inspecteur-général, et elle est susceptible d'une plus grande simplification. Les comptes de l'administration de la justice, qui absorbaient autrefois la plus grande partie du temps des commis ont été transférés aux gouvernements provinciaux, et nous recommandons de transférer aux départements séparés, qui en ont maintenant l'administration, le grand-livre des sous-comptables, lequel contient les comptes de toutes les personnes qui sont préposées à la perception du revenu. Avant l'établissement de la division de l'audition, le livre des crédits ouverts était tenu dans le bureau de l'inspecteur général, et il continue à l'être, bien qu'un travail absolument semblable soit fait dans le bureau de l'audition. Si la tenue de ce second livre de crédits était abandonnée, il resterait à peine assez d'ouvrage pour constituer un département séparé. Le grand-livre de la Puissance serait tenu par un homme qui aurait le rang de commis de 1ère classe avec un assistant, et avec deux assistants s'il avait comme maintenant à préparer des états pour le parlement ainsi que les comptes publics. Les mandats étaient autrefois préparés dans le bureau du conseil exécutif, mais comme cela entraînait des retards inutiles, le bureau des mandats fut judicieusement transféré au département des finances. Actuellement, le commis préposé aux mandats reçoit un salaire moindre que le maximum de l'ancienne première classe, et a un assistant régulier; mais nous ne croyons pas que ses devoirs ne peuvent pas être remplis par un ancien de 2ème classe et qu'il ait besoin d'autre renfort que celui d'un aide temporaire. Le livre des mandats, qui forme la base de celui des crédits, et la garde des documents d'après lesquels les mandats sont émis, constituent la besogne d'un autre commis qui peut être un cadet. Les seules affaires qui restent de ce département sont le contrôle des bons et de l'intérêt payable en Canada, le régistre de la correspondance

et l'ouvrage de secrétaire du ministre. Le député contresigne tous les chèques, ce qui prend plus de son temps que n'en absorbe la signature originale dans le bureau du receveur-général, parce que le sous-receveur-général peut signer de suite un certain nombre de chèques dans le livre, tandis que dans le cas du sous-inspecteur-général on vient le trouver à tout instant du jour, ce qui cause des interruptions si fréquentes qu'elles l'empêchent de vaquer à des affaires suivies. Sans doute la contresignature des chèques est une besogne importante, mais c'est perdre les services d'un officier de valeur que d'en charger le sous-chef d'un département. C'est précisement la besogne que l'on devrait donner à un commis supérieur qui ne serait plus aussi apte qu'autrefois au travail actif. Nous joignons ci-après un projet d'organisation du département dans le cas où on le maintiendrait comme une division séparée d'après les arrangements actuellement existants, mais dans la supposition que les grands-livres des sous-comptables seraient transférés aux douanes et au revenu intérieur.

PROJET D'ORGANISATION.

Rang.	Salaires.		
	Minimum.	Maximum.	Moyenne.
	$	$	$ cts.
1 sous-chef	2,600	2,600	2,600 00
1 commis de 1re classe, teneur de livres	1,200	1,800	1,500 00
1 do livre de crédits	1,200	1,800	1,500 00
Octroi à un commis de 1re classe comme commis principal	400	200	300 00
1 commis de mandats, ancien de 2e classe	1,100	1,400	1,250 00
1 do assist. teneur de livres	1,100	1,400	1,250 00
1 do livre de bons et correspondance	1,100	1,400	1,250 00
2 commis de 3e ou 2e cadette, travail général.	1,200	3,000	2,100 00
1 gardien de bureau	500	500	500 00
1 messager	300	500	400 00
Total du personnel 10	10,700	14,600	12,650 00
Personnel, au 1er juillet 13	Traitements actuels; à part ceux transférés		14,923 33

BUREAU DE L'AUDITION.

Le grand-livre des crédits ouverts est tenu dans le bureau de l'audition en partie double sur les mandats quand ils sont payés et ne comprend que la dépense, les paiements étant portés au débit des différents services et les autorisations à leur crédit, chaque paiement séparé étant inscrit au long. Ceci, avec le journal, entraîne un fort travail d'écriture qui prend tout le temps d'un teneur de livres et d'un assistant, et comme le teneur de livres est souvent occupé à la préparation des états, du budget, des comptes publics, etc., on a trouvé nécessaire d'avoir un second assistant, pour que les écritures ne restent pas en arrière. Dans le bureau de l'inspecteur-général, le livre des crédits ouverts est tenu en partie simple d'après le livre des mandats, c'est-à-dire des mandats émis, qu'ils soient payés ou non, et pas tout à fait avec les mêmes détails. Si les bureaux étaient réunis, on pourrait épargner la tenue de l'un de ces livres. Le grand-livre des crédits ouverts serait encore tenu en partie double, mais d'après le livre des mandats, et l'on épargnerait beaucoup de besogne

en faisant les écritures du journal, tout en épargnant plus que le commis qui tient actuellement le livre des crédits ouverts du sous-inspecteur-général. A part le grand-livre, il y a dans le bureau d'audition un autre livre des crédits ouverts tenu d'après les autorisations données pour les mandats, et dont toutes les écritures doivent être faites jusqu'au dernier moment. Il y a une autre nécessité pour ce dernier livre, parce que l'auditeur n'est pas seulement requis par le parlement de voir à ce qu'aucune dépense ne soit faite sans l'autorisation législative, mais qu'il est encore requis par l'exécutif de voir à ce qu'il y ait autorisation du conseil. Il y aurait ainsi trois archives dans le département uni : le livre des crédits ouverts, mentionnant l'autorisation d'émettre les mandats en regard des sous-crédits autorisés par le conseil,—le grand-livre des mandats sur crédits ouverts mis en regard des crédits parlementaires,—et le grand-livre général qui contient les paiement faits, d'après le livre de caisse, sans renvoi à l'autorisation. Comme il est fait tous les dix jours un état des mandats non-payés, ces trois livres peuvent être périodiquement collationnés l'un sur l'autre.

L'audition proprement dite et le certificat d'après lequel les mandats sont émis occupent l'auditeur-adjoint et deux commis.

Il y a actuellement un commis des statistiques qui, à part la collection des statistiques financières dont on a besoin dans le département, est chargé des rapports des compagnies d'assurance et de tous les rapports financiers qui sont faits périodiquement, tels que ceux des banques, des billets provinciaux, des banques d'épagne, des timbres de loi, etc., et de différents autres travaux. Il a un assistant qui tient aussi le régistre des lettres. Les arrangements ultérieurs qui pourraient être faits quant aux statistiques modifieront quelque peu ce travail, mais il est évident que dans tous les cas les états financiers doivent être tenus dans le département des finances.

Souvent l'on a trouvé qu'il était nécessaire qu'un officier du bureau de l'audition visitât les comptables de l'extérieur, et quoique plusieurs de ces divisions, comme celles des départements de l'éducation, les asiles d'aliénés, les shérifs, etc., n'appartiennent plus à la Puissance, les nouvelles affaires occasionnées par l'accession de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick ont plus que compensé la perte de celles qui ont été transférées. Nous proposons qu'il y ait un officier ayant le même rang que les inspecteurs de douanes, d'excise et de bureaux de poste, qui pourrait en tout temps être envoyé en inspection et qui, lorsqu'il se trouverait à Ottawa, aurait la charge spéciale des affaires financières des provinces maritimes.

Comme les recettes et paiements dans ces provinces sont, pour le présent au moins, que les communications sont difficiles, régies d'après un système différent de celui qui est suivi dans les provinces d'Ontario et de Québec, un payeur et un auditeur ont été nommés dans la Nouvelle-Ecosse et un payeur dans le Nouveau-Brunswick ; ce sont eux qui administrent les affaires, et ils remplissent les fonctions d'employés extérieurs des départements des finances ou du receveur-général. Nous croyons désirable qu'ils aient un rang défini, en vertu de l'acte du service civil, comme attachés à ces départements ; mais nous nous abstetenons de donner une opinion définitive sur ce sujet jusqu'à ce que nous ayons visité les provinces maritimes et fait notre rapport sur les services extérieurs.

Il est actuellement attaché au bureau de l'audition deux officiers, dont les positions sont tout-à-fait anormales. Le comptable des dépenses contingentes faisait partie du personnel du bureau du secrétaire avec lequel ses devoirs le mettaient en relation ; et comme ces devoirs consistent à faire l'audition et le paiement des dépenses contingentes des différents départements, il a été mis dans la division d'audition du département des finances. L'auditeur est chargé de voir à ce qu'aucun paiement ne soit fait sans l'autorisation du parlement et de l'exécutif, et le principe, en Canada, est que l'audition doit précéder autant que possible le paiement. A ce point de vue le comptable des dépenses contingentes est naturellement un officier du bureau d'audition ; mais, d'un autre côté, il y a quelque chose d'anormal dans le fait que l'argent soit déboursé par un employé qui a lui-même à passer par l'audition. Strictement parlant, peut-être devrait-il faire l'audition des dépenses contingentes d'après les instructions de l'auditeur, et le receveur-général devrait payer sur son certificat ; mais pour éviter des renvois et des retards inutiles pour une aussi grande quantité de petites sommes, un mandat comptable lui est donné, et il rend compte mensuellement, non pas à l'auditeur, mais au bureau d'audition. Le comptable des dépenses contingentes

a la charge du bureau de papeterie qui, en vertu du nouvel acte, doit être attaché au département des finances, et dans ce bureau il aura besoin d'un assistant. Actuellement il émet aussi les licences de mariage et fait la perception des honoraires sur les brevets d'invention et d'autres petits honoraires. Bien que le bureau de papeterie n'ait aucune relation avec l'audition, il s'allie si naturellement avec les dépenses contingentes, que cet arrangement nous semble judicieux, surtout parce qu'il évite la nomination d'un autre employé largement payé; mais la perception des honoraires parait en même temps étrangère à ses autres devoirs, et il semble n'y avoir aucune raison pour que ces honoraires ne soient pas payés directement au receveur-général.

Lorsque la compagnie Britannique Américaine des Billets de Banque fut établie et que les billets provinciaux y furent imprimés, il devint nécessaire d'établir un système complet de contrôle et de surveillance. M. Tims, le même officier que l'on propose maintenant de créer inspecteur, fut rappelé des emplois qu'il remplissait ailleurs, et on lui confia la surveillance de ce département. Après avoir visité New-York et Washington, afin de connaître les méthodes qui y sont suivies, il établit un système de surveillance qui paraît être très parfait et que la compagnie des billets de banque elle-même a hautement approuvé comme donnant un contrôle plus complet sur ses propres employés. M. Tims trouva nécessaire d'avoir de l'aide pendant que se poursuivaient les nombreux travaux de la confection des billets provinciaux, et on nomma un cadet ayant rang de commis de 3e classe, lequel, lorsque M. Tims fut envoyé à la Nouvelle-Ecosse, resta en charge pour faire fonctionner le système déjà établi, et lorsque la diminution de l'ouvrage n'exigea plus sa présence constante, il fut employé à différents travaux dans le bureau d'audition. Comme l'auditeur était membre du bureau des douanes, de l'excise et des timbres, lequel avait la surveillance du contrat fait avec la compagnie, et comme les personnes en charge appartenaient à son bureau, il arriva que l'employé dont nous parlons fut chargé jusqu'à un certain point de cette division des affaires avec laquelle son bureau n'avait strictement aucun rapport. Aujourd'hui le travail confié à la compagnie des billets de banque n'est pas d'une très grande importance, et il suffit de le surveiller de temps à autre pour voir si le système qu'on a adopté est bien suivi. Mais si les affaires augmentaient davantage, surtout par l'émission des billets de l'Etat, il serait nécessaire d'établir une surintendance, et dans ce cas ce nouvel emploi semblerait mieux convenir au département du receveur-général qu'au bureau d'audition. Cependant, il serait bon de laisser en même temps toute la surveillance nécessaire à M. Tims et à son ancien assistant, et ce dernier consacrerait tout le temps qui lui reste à différents travaux dans le bureau d'audition.

Nous sommes entrés dans la discussion des affaires de ces trois dernières divisions du service public, non-seulement à cause de leur importance, mais en raison de l'accroissement considérable d'affaires qui leur est survenu durant ces quelques dernières années, et de la nécessité de prendre de nouvelles dispositions qui en a été la conséquence. La dette publique, qui comprenait autrefois les bons, s'est vu ajouter les billets provinciaux et les consolidés de la Puissance, ce qui demande un système de tenue de livres et de contrôle tout à fait différent; et si un système général de banques d'épargne était introduit, il y aurait une classe de comptes plus compliquée qui nécessiterait une surveillance active. La nouvelle législation qu'on a faite au sujet des compagnies d'assurance a jeté une nouvelle responsabilité sur le receveur-général dans la garde des effets publics déposés et la perception des intérêts sur ces effets, et elle a nécessité au département des finances une correspondance considérable pour mettre cette importante mesure en opération. Sans doute le transfert de plusieurs services aux gouvernements provinciaux a soulagé les départements financiers de quelques détails, mais le surcroît des affaires apportées par la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, dans lesquelles on avait à maintenir jusqu'à un certain point une organisation différente, est plus qu'une compensation, même pour l'avenir,—tandis que les arrangements nécessaires pour liquider les vieux comptes et établir le nouveau système, l'adaptation de trois différents systèmes financiers de l'un à l'autre, et l'arbitrage entre Ontario et Québec ont causé durant l'année dernière, et causeront encore pour quelque temps, une grande somme de travail additionnel. De plus, les clauses plus strictes du nouvel acte d'audition réclameront un plus grande précision dans la préparation du budget et nécessiteront une surveillance active sur les transactions journalières des départements qui font de grandes dépenses et dans lesquels le département des finances n'intervenait autrefois que bien faiblement. Cela seul semblerait nécessiter quelques modifications dans la méthode

d'administrer les affaires financières de la Puissance : quelque chose de semblable au contrôle qu'en Angleterre la Trésorerie exerce sur toutes les dépenses que font les autres départements, et dont le bureau de la trésorerie, quand il sera complété, pourra être chargé. Nous joignons le projet d'organisation du bureau d'audition tel qu'il est actuellement constitué.

PROJET D'ORGANISATION.

Rang.	Salaires.		
	Minimum.	Maximum.	Moyenne.
	$	$	$ cts.
Auditeur	2,600	2,600	2,600 00
Sous-auditeur	2,000	2,400	2,200 00
1 commis de 1re classe, commis des crédits ouverts	1,200	1,800	1,500 00
1 de 2e ancienne, auditeur	1,100	1,400	1,250 00
1 de 3e ou 2e cadette	400	1,000	700 00
1 commis de 1re classe, teneur de livres	1,200	1,800	1,500 00
1 de 2e ancienne, assistant teneur de livres	1,100	1,400	1,250 00
1 de 3e ou 2e cadette	400	1,000	700 00
1 commis de 1re classe, statistiques, etc	1,200	1,800	1,500 00
1 de 3e ou 2e cadette, ouvrage général	400	1,000	700 00
1 premier commis, inspecteur	2,000	2,000	2,000 00
1 do dépenses contingentes	2,000	2,400	2,200 00
1 de 3e ou 2e cadette, assistant	400	1,000	700 00
1 messager	300	500	400 00
Total du personnel.....14	16,300	22,100	19,200 00
Personnel actuel.....14	Traitements actuels		18,797 50

DEPARTEMENT DES DOUANES.

Dans notre deuxième rapport sur les services extérieurs, nous aurons à nous occuper au long de bien des détails liés aux dispositions douanières, qui peuvent modifier considérablement la constitution du département général. En parlant ici de ces changements probables, nous désirons cependant qu'il soit entendu que nous n'avons pas l'intention de jeter le moindre blâme sur la régie actuelle. Le fait seul que ce département est aujourd'hui distinct, exige qu'il soit apporté d'importants changements à ses attributions, car il est le seul qui doive se ressentir d'une manière aussi sensible de l'accroissement des affaires depuis l'établissement du régime fédéral, le nombre des différents ports étant à cette heure de 181, tandis que le Canada n'en avait auparavant que 71. La tenue des livres et les états qu'il faut maintenant obtenir de 110 de ces ports sont bien différents d'autrefois, ce qui donne lieu à beaucoup de correspondance, tout en créant quelque confusion dans les rapports ; et comme il faudra nécessairement apporter du nouveau à l'effet d'assimiler les méthodes des différentes provinces, il est très juste que l'on saisisse cette occasion de bien examiner tout le système, afin d'y faire une fois pour toutes les changements que les défectuosités de notre système et l'exemple d'autres peuples peuvent nous suggérer.

La plus importante de ces modifications qui ait été suggérée et qui se recommande d'elle-même à première vue pour son utilité, est l'introduction d'un système analogue à celui de l'Angleterre. Actuellement, chaque port expédie ses déclarations à l'entrée au

département pour quelles y soient collationnées, mais la disposition des affaires en tableaux, le classement sous différents chefs des articles importés, francs ou imposables, d'où importés, etc., en un mot, tous les renseignements statistiques concernant les affaires de chaque port en particulier, se font aux ports mêmes. De ces ports, le département reçoit des états mensuels, trimestriels et annuels, et il les réunit ensemble pour connaître la somme des affaires du pays sous forme de tableaux du commerce et de la navigation, que l'on met devant le parlement. En Angleterre, chaque port envoie copie de ses déclarations à Londres, où tous les renseignements statistiques sont compilés, et nous pensons que de cette centralisation il doit résulter une économie considérable de travail et de dépense, et que le travail serait mieux exécuté par des personnes expérimentées qui en feraient leur occupation constante que s'il était confié aux employés de tous les ports du pays.

Nous savons, cependant, qu'il pourrait se présenter des difficultés à l'introduction de ce système, qui fonctionne admirablement en Angleterre, où chaque port n'est situé qu'à quelques heures du département général, dans un pays si différemment situé que l'est le Canada, et qu'il serait probablement nécessaire de le modifier beaucoup ; c'est pourquoi nous nous abstenons d'exprimer une opinion arrêtée sur cette proposition jusqu'à ce qu'il nous ait été permis d'examiner davantage le fonctionnement du système actuel dans les principaux ports de la Puissance et de connaître l'avis de personnes d'expérience sur ce point.

Nous désirons en outre que, lorsqu'il sera fait des changements, ils soient complets et irréprochables autant que possible, qu'ils ne donnent pas lieu à d'autres modifications, et que toute la question non-seulement du partage du travail, mais aussi de la nature de ce travail et de la forme des livres et états, soit mûrement considérée. Dans le cours de quelques semaines, nous espérons avoir terminé notre revue des divisions extérieures du service public et pouvoir faire définitivement rapport sur ce sujet ; mais, pour le moment, nous ne pouvons soumettre l'organisation du département que sur la supposition qu'il ne sera fait d'autre modification considérable à ses attributions actuelles que celle de lui tranférer le grand-livre du sous-comptable du département des finances.

Il est cependant quelques points tout-à-fait étrangers aux changements suggérés à l'égard desquels nous désirons faire une observation. Aujourd'hui, quand une saisie a été opérée, le percepteur fait rapport au département de la distribution des produits de cette saisie, mais la somme nette qui revient au gouvernement est tout ce qui est remis au receveur-général. Il est vrai que s'il revient quelque chose au gouvernement, toute l'affaire est portée dans les comptes publics comme si le montant brut lui eût été remis, mais nous pensons que l'on devrait faire strictement observer la règle qui veut que le revenu brut soit dans tous les cas remis au receveur-général, et que les dépenses, ainsi que la part de l'officier opérant la saisie, soient payées par mandat. Il est encore une autre espèce de saisie qui ne figure pas du tout dans les comptes publics, et c'est lorsque, à raison de ce que partie de l'envoi n'est pas inscrite sur la facture ou pour autre informalité, les articles sont temporairement détenus. En ce cas, après le rapport au département, les articles sont fréquemment relâchés sur le paiement d'une amende à l'officier qui a découvert l'informalité, et nulle mention de l'affaire ne paraît dans les comptes, rien n'étant considéré comme saisi si les effets ne sont pas vendus. L'amende devrait être remise au receveur-général et payée ensuite à qui de droit par mandat.

Sur la liste du personnel qui nous a été transmise se trouve une personne classée comme secrétaire particulier du ministre, mais une bonne partie de son travail paraît plutôt tomber dans les attributions d'un commis correspondant que dans celles d'un secrétaire, et nous croyons qu'il est très essentiel que les fonctions de ces deux emplois soient clairement distinctes. Dans les grands départements, où le ministre est amplement occupé, il faut un secrétaire particulier pour la correspondance à laquelle tout ministre est assujéti avec les membres du parlement, pour les demandes d'emploi, etc., et aussi pour lui procurer et préparer les renseignements dont il peut avoir besoin pour ses exposés en parlement, ses rapports au conseil, et généralement pour l'aider en tout ce qui ne nécessite pas l'action du département. Dans les affaires strictement du ressort du département, les lettres, si elles ne sont pas écrites par le ministre ou par son député, devraient être préparées pour la signatures de ces derniers par le commis de la correspondance, si cet officier existe, ou au moins entrées dans le registre de la correspondance du département. Si cette distinction n'est pas

rigoureusement maintenue, il est certain qu'il y aura défaut d'unité dans le fonctionnement du département.

Nous ne doutons aucunement qu'à mesure que les nouveaux arrangements arriveront à bien fonctionner, il sera obvié à toute difficulté pouvant survenir sous ce rapport, mais nous pensons que le risque de la voir se renouveler est beaucoup augmenté par la situation actuelle des bureaux, le ministre et son secrétaire étant à une extrémité de l'édifice et le reste du département à l'autre. Si possible, il devrait être remédié à ce qui fait ainsi obstacle à la communication constante et immédiate entre le ministre et ses subordonnés.

Sous son ancienne constitution, la division des douanes du département des finances n'avait pas seulement le contrôle de l'excise, mais aussi le revenu des canaux, glissoires, havres, passages d'eau et autres menues perceptions. Aujourd'hui, le département du revenu de l'intérieur est chargé des glissoires, passages d'eau, etc., mais le département des douanes a conservé la perception des péages sur les canaux. La loi de l'excise est muette à cet égard et il y a quelque contradiction dans les différents arrêtés du conseil concernant cette perception. Ce point devrait être réglé définitivement, et si les canaux sont transférés au département du revenu de l'intérieur, il faudra de même transférer un des commis actuellement aux douanes.

PROJET D'ORGANISATION.

Rang.	Salaires.		
	Minimum.	Maximum.	Moyenne.
	$	$	$ cts.
Commissaire	2,600	2,600	2,600 00
Sous-commissaire	2,000	2,400	2,200 00
1 commis de 1re classe, correspondance	1,200	1,800	1,500 00
1 commis de 2e classe cadette, avec remunération comme secrétaire particulier	700	1,000	850 00
1 commis de 2e classe ancienne, saisies, enregistrement de navires, etc.	1,100	1,400	1,250 00
1 commis de 1re classe, teneur de livres	1,200	1,800	1,500 00
1 do de 2e classe cadette, assistant	700	1,000	850 00
1 do de 2e classe ancienne, rapports sur les canaux	1,100	1,400	1,250 00
4 do du contrôle et de la statistique	4,400	5,600	5,000 00
8 do de 3e ou 2e classe cadette, do	3,200	8,000	5,600 00
2 messagers	600	1,000	800 00
Total du personnel 22	18,800	28,000	23,400 00
Personnel le 1er juillet 18	Traitements actuels.....		19,577 50

DÉPARTEMENT DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Ce département est chargé de l'excise, des licences, poids et mesures, timbres, glissoires, passages d'eau et du bureau des inspecteurs-mesureurs de bois. Vu qu'il en est encore à son début comme département distinct, et qu'au temps de notre visite il n'y avait pas de ministre en ayant exclusivement le contrôle, nous ne pouvons parler avec beaucoup de certitude de l'organisation qu'il pourra exiger en dernier ressort. Dans notre rapport sur

les services extérieurs, nous y reviendrons, mais pour cette fois nous nous bornons à suggérer l'organisation nécessaire aux attributions qu'il a à remplir dans la condition où nous l'avons trouvé.

Au point où en est notre rapport, la seule chose exigeant une observation spéciale est la position anormale de la personne qui remplit les emplois réunis de sous-commissaire et d'inspecteur-en-chef. Pour ce dernier emploi, son domicile fixe est à Toronto, tandis que comme sous-commissaire sa présence est constamment nécessaire au siége du gouvernement, et de fait, il a été à Ottawa pendant huit mois sur douze, recevant une indemnité comme étant en voyage. Nous pensons que le sous-commissaire, lequel commande en second dans le département, devrait être permanemment domicilié au siége du gouvernement. Il ne saurait y avoir d'objection à ce qu'il voyage afin de surveiller convenablement les inspecteurs de district, mais Ottawa devrait être le lieu de sa résidence.

Notre attention a été attirée sur un sujet qui se rattache aux inspecteurs. Il eût peut-être mieux convenu d'en parler dans notre rapport sur les services extérieurs, mais nous le considérons d'une importance suffisante pour nous en occuper à cette première occasion qui nous est offerte d'en donner connaissance au gouvernement. Les inspecteurs ne font pas seulement que participer dans les saisies, mais depuis que le département est établi, presque toutes les saisies ont été opérées par eux. Nous pensons que cela est mal en principe, à moins que les devoirs de l'inspecteur ne soient jugés très différemment de l'idée que l'on se fait des attributions attachées à cette charge. Les véritables fonctions de l'inspecteur semblent indiquer qu'il doit agir comme agent du département et veiller à ce que les officiers subordonnés s'acquittent bien de leurs devoirs. S'il se commet quelque fraude donnant lieu à une saisie, l'inspecteur est la personne de qui le gouvernement doit attendre un rapport sur les faits, et il ne devrait avoir aucun intérêt personnel dans l'affaire.

Naturellement, la position des officiers subordonnés n'est pas très élevée et leur salaire est minime ; ils sont exposés à beaucoup de tentations, et il convient de leur donner une part considérable des saisies, afin qu'il soit de leur intérêt d'être fidèles au gouvernement ; mais les inspecteurs occupant un rang élevé dans le service public, leur traitement est proportionné à ce rang, et la perspective de profits personnels ne doit pas être une condition du fidèle accomplissement de leurs devoirs. Ils doivent exercer une stricte surveillance sur leurs subordonnés, non-seulement en veillant à ce que leur vigilance ne se ralentisse pas, mais encore en les empêchant d'être durs et injustes, pour des motifs personnels, envers les fabricants qu'ils surveillent. Si l'inspecteur doit profiter des saisies, il ne peut plus exercer utilement les attributions de sa charge ; il n'est plus impartial lorsqu'il a à prononcer entre le fabricant et l'employé de l'excise, et en prenant la part du lion dans une saisie, il enlève à son subordonné la perspective d'un gain qui lui est offert comme récompense de son zèle et de son honnêteté.

A l'appui de ce qui précède, nous pouvons dire que depuis que le département est établi, $8,414.42 ont été divisés entre les inspecteurs, et que rien n'a encore été payé aux officiers inférieurs. Dans un seul district d'inspection, et d'après les comptes de la dernière année financière, qui paraissent n'avoir pas été complètement payés, bien qu'ils semblent dûs d'après l'arrangement actuel, $3,290.13 sont pour l'inspecteur de district, $2,655.87 pour le sous-inspecteur, dont les devoirs embrassent tous les districts d'inspection, et seulement $821.13 pour les percepteurs et employés de l'excise. Même dans les cas où il serait permis aux inspecteurs de district et sous-inspecteurs d'avoir une part dans les saisies,—ce qui, pensons-nous, ne devrait pas être,—tous les mêmes arguments s'opposent encore plus fortement à ce que le sous-commissaire, comme inspecteur-en-chef, en ait une part.

Les poids et mesures sont de la compétence du département ; mais nous pensons que l'on se méprend sur l'étendue du contrôle qu'il devrait exercer à ce sujet. Il devrait faire placer en différentes parties de la Puissance des étalons de poids et mesures, par exemple, dans chaque district d'inspection, auxquels les autorités locales pourraient avoir accès ; quant à l'inspection des poids et mesures chez les individus, c'est une affaire purement municipale ou au moins provinciale. Nul officier de la Puissance ne devrait être chargé de ce devoir et aucune dépense ne devrait être encourue pour son exécution.

Pour les postulants à l'emploi de percepteur du revenu de l'intérieur, il y a un examen spécial à subir autre que celui exigé pour l'admission dans le service civil. Il a été projeté

de donner aux inspecteurs, lesquels composent le bureau des examinations, $200 par an à chacun, pour présider à ces examens. Nous ne voyons pas la nécessité de cette remunération, vu que les examens ordinaires pour entrer dans le service civil sont faits par les sous-chefs sans allocation extra.

PROJET D'ORGANISATION.

Rang.	Salaires.		
	Minimum.	Maximum.	Moyenne.
	$	$	$ cts.
Commissaire	2,600	2,600	2,600 00
Sous-commissaire	2,000	2,400	2,200 00
1 commis de 1re classe, correspondance, etc	1,200	1,800	1,500 00
1 do teneur de livres	1,200	1,800	1,500 00
3 commis compilateurs, 2e classe ancienne	3,300	4,200	3,750 00
2 do de 3e ou 2e classe cadette	800	2,000	1,400 00
1 messager	300	500	400 00
Total du personnel 10	11,400	15,300	13,350 00
Personnel, le 1er juillet 12	Traitements actuels.(a)		13,902 50

(a) Y compris un employé, à $1,200, qui fait maintenant partie du personnel général, mais qui doit être transféré au service extérieur.

DEPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS.

La confédération a eu pour effet d'augmenter très considérablement l'ouvrage de ce département. La correspondance, qui était déjà bien volumineuse, s'est augmentée de toutes les affaires se rattachant à la construction des phares, à l'examen des havres, et à la surintendance des chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau.Brunswick. Quant à l'entretien des phares au-dessus de Montréal et des vapeurs provinciaux, il y est aujourd'hui autrement pourvu: Le système adopté pour l'enregistrement de cette volumineuse correspondence est parfait, bien que dispendieux en quelque sorte par la somme de travail qu'il y faut apporter ; mais nous sommes d'avis que c'est là une dépense bien appliquée, sauf l'épargne qui pourrait être faite en copiant les lettres au moyen de la presse.

Dans le bureaux des affaires légales, l'on a établi un bon système pour l'enregistrement des titres, etc., et depuis 1860, l'on y a enrégistré des documents au nombre considérable de 3,176.

Les travaux de la division de la comptabilité s'exécutent d'après un système très parfait, bien que quelque peu compliqué, et que le député actuel a introduit après consultation avec le département des finances. Par les exemples qui en ont été donnés, il parait évident que sans quelque système comme celui que l'on a adopté, il serait impossible au département d'exercer un contrôle sur les nombreux services du dehors, et l'expérience du passé a fait voir l'absolue nécessité d'un pareil système. Il est toutefois douteux si les deux teneurs de livres actuels (un de moins qu'en 1867) seront capables d'empêcher qu'il ne reste des écritures en arrière, et si cela devait arriver, nous pensons qu'il serait préférable d'augmenter le personnel, plutôt que de laisser s'introduire un contrôle moins stricte.

Nous sommes incapables de nous faire une idée de la somme de travaux opérés à l'extérieur par la division du génie civil, attendu qu'elle varie considérablement, selon les saisons et la nature des travaux en voie d'exécution. Cependant, nous pouvons nous faire cette question : s'il ne serait pas mieux d'avoir un personnel permanent moins nombreux et d'employer de temps en temps et au besoin les ingénieurs locaux qui pourraient se trouver sur les lieux où des travaux doivent être exécutés, et de se dispenser de leurs services dès que le but spécial pour lequel ils auraient été engagés serait atteint ?

Si l'on adopte cette réforme, la rémunération des ingénieurs surnuméraires employés au dehors devra nécessairement être plus élevée que celle donnée aujourd'hui à ceux classés comme ingénieurs du personnel permanent. Ces traitements, que l'on ne suggère pas d'élever beaucoup, sont très minimes, si l'on considère la nature des services rendus ; mais l'on ne doit pas perdre de vue qu'ils sont permanents et ne dépendent pas, comme dans l'exercice de la profession en général, des occasions où l'ingénieur peut trouver de l'emploi. De plus, lorsqu'il n'y a pas de grands travaux en voie d'exécution, le personnel du génie est employé à des travaux de routine qui ne demandent pas de bien grandes aptitudes.

La possibilité d'un changement dans notre système sous ce rapport nous semble digne de la considération du chef du département. On ne doit pas non plus oublier que les services d'un ingénieur seront fréquemment nécessaires à la Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick, pour des travaux peu considérables, et aussi pour les voies ferrées de ces provinces, et il en résulterait beaucoup de dépenses et de retard si l'on devait pour cela envoyer du département général un membre du personnel. Il serait par conséquent à propos d'avoir un ingénieur domicilié dans les provinces maritimes et disponible pour les travaux que le département y ferait exécuter.

La perception des fermages de pouvoirs d'eau est maintenant assignée à ce département. Comme c'est le seul revenu qu'il perçoit, l'on pourrait se demander s'il ne vaudrait pas mieux qu'il fût autrement pourvu à ce service ; mais dans bien des cas, les fermages sont dus pour des pouvoirs d'eau faisant partie de travaux dont il a le contrôle, et il peut être plus commode de maintenir cet arrangement qui, sans cela, serait anormal.

A la demande du député, nous avons ajouté dans le tableau du projet d'organisation un commis dont l'emploi n'a rien de correspondant avec les attributions du personnel actuel, car il sera chargé de la révision des comptes et travaux du génie civil. Quand les comptes sont reçus, ils sont examinés dans la division de la comptabilité, et lorsqu'ils renferment des détails concernant le génie civil de nature à exiger le concours d'hommes de l'art, ils sont transmis à l'un des membres du personnel des ingénieurs. Cependant, le prix de revient des travaux et des matériaux varie beaucoup dans les différentes parties du pays, et il est douteux que cette division de l'audition soit toujours suffisamment surveillée. Si ce travail faisait l'occupation spéciale d'un seul, et qu'il voulût se mettre bien au fait de tous les détails qui doivent ainsi lui être renvoyés, le député est d'avis que ce service serait beaucoup mieux fait. Il ne serait pas seulement disponible pour la révision des comptes de travaux déjà exécutés, mais tous les contrats, devis et estimations seraient soumis à son rapport avant qu'aucune décision ne soit prise. Nous croyons à l'utilité de cette réforme et la recommandons au chef du département.

D'après la loi, le député du ministre des travaux publics semble tenu d'agir comme secrétaire de la commission des chemins de fer, mais l'ancien secrétaire continue à toucher les appointements de cette charge, qui ne parait appartenir à aucun département, et il devrait être définitivement décidé à cet égard.

PROJET D'ORGANISATION.

Rang.	Salaires.		
	Minimum.	Maximum.	Moyenne.
	$	$	$ cts.
Sous-chef	3,500	3,500	3,500 00
Secrétaire, premier commis	2,000	2,400	2,200 00
2 commis de 2e classe ancienne, correspondance	2,200	2,800	2,500 00
1 do de 2e classe cadette, avec indemnité comme secrétaire particulier	700	1,000	850 00
1 do de 1re classe, affaires légales	1,200	1,800	1,500 00
1 do de 2e classe cadette, do	700	1,000	850 00
(a) 4 commis de 3e ou 2e classe cadette, journaux et archives	1,600	4,000	2,800 00
1 commis de 1re classe, teneur de livres	1,200	1,800	1,500 00
1 do de 2e classe cadette, do	1,100	1,400	1,250 00
1 do de 3e ou 2e classe cadette, do	400	1,000	700 00
1 do de 2e classe ancienne, payeur	1,100	1,400	1,250 00
2 do de 3me ou 2e classe cadette, service gén.	800	2,000	1,400 00
1 ingénieur en chef	3,240	3,240	3,240 00
1 ingénieur-adjoint	2,400	2,400	2,400 00
2 ingénieurs au rang de commis de 1re classe	2,400	3,600	3,000 00
4 do et dessinateurs de 2e classe ancienne	4,400	5,600	5,000 00
2 do do 3e ou 2e classe cad.	800	2,000	1,400 00
1 de 2e classe ancienne, dessinateur et préposé aux plans et archives	1,100	1,400	1,250 00
1 percepteur de fermages de pouvoirs d'eau (non classé)	800	800	800 00
1 commis de 1re classe, révision des comptes de la division du génie	1,200	1,800	1,500 00
1 concierge	500	500	500 00
2 messagers	600	1,000	800 00
Total du personnel 33	33,940	46,440	40,190 00
Personnel, le 1er juillet 30	Traitements actuels		36,827 50

(a) L'on pourrait probablement se dispenser d'un de ces employés si les lettres étaient copiées au moyen de la presse.

DEPARTEMENT DES POSTES.

Les affaires de ce département ont beaucoup augmenté durant les quelques dernières années, sans compter celles apportées par la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, et il est probable qu'il lui faudra constamment augmenter son personnel en conséquence. Sous quelques rapports, cependant, cette branche du service est dans une situation plus favorable que les autres départements, où la besogne n'est pas toujours également pressante, et où il faut que le personnel soit plus nombreux qu'il n'est parfois nécessaire, si l'on veut

que dans d'autres temps rien ne reste en arrière. Dans la plupart des divisions des postes, les affaires arrivent et doivent être expédiées tous les jours, de sorte qu'il est plus facile de se faire une idée du nombre d'employés que nécessite le service. Il y a aussi cet autre avantage, c'est que les différentes divisions une fois organisées, le surcroît d'ouvrage qui peut survenir est presque toujours routinier, et s'il faut augmenter le personnel ce sont surtout des commis inférieurs que l'on y agrége, de sorte que la dépense n'augmente pas aussi rapidement que le nombre des employés.

Sur un point il faut faire exception à cette règle, car le nombre des bureaux de poste répandus par tout le pays a augmenté avec tant de rapidité qu'il est devenu presque impossible à l'ancienne organisation de s'acquitter de leur inspection. Le nombre des inspecteurs n'a pas augmenté depuis 1854, tandis que celui des bureaux de poste a plus que doublé. Une large part des devoirs des inspecteurs, qui comprend le contrôle des contrats du transport des malles et du service postal, fait qu'il sont presque constamment occupés à leurs quartiers-généraux, et généralement ils ne se mettent en voyage que si l'inspection de certains bureaux est spécialement motivée.

L'ancien système, qui exigeait que l'inspecteur fût toujours en route et qui tenait le maître de poste constamment dans l'attente d'une visite, est complètement tombé en désuétude. Nous pensons qu'il serait bon de le faire revivre, et le moyen à prendre pour cela serait de nommer un sous-inspecteur dans chaque district, avec un moyen salaire—disons $800—et une indemnité libérale pour frais de route, afin de l'engager à passer la plus grande partie de son temps à visiter les bureaux de son district. L'accroissement du nombre des bureaux d'expédition d'argent et le récent établissement des caisses d'épargne ajoute à la nécessité de cette surveillance constante. Il nous paraîtrait aussi à propos qu'il y eût un inspecteur en chef, dont le quartier-général serait au siége du gouvernement. En sus de la surveillance de tous les districts d'inspection, il pourrait de même être chargé de la surveillance des bureaux de poste sur les chemins de fer. Il devrait être classé comme premier commis, et avoir des appointements un peu plus élevés que ceux donnés aux inspecteurs locaux. Cette modification, cependant, a plus particulièrement trait à l'organisation des divisions extérieures et ne comprend pas les inspecteurs du personnel du département.

Il y aura aussi quelque difficulté à faire entrer les affaires de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick dans le système général, surtout en ce qui concerne les divisions d'expéditions d'argent et des caisses d'épargne; à part de la lenteur des communications, il y a cette autre complication de la différence dans le cours monétaire. Nous traiterons plus au long cette partie du sujet dans notre rapport sur les services extérieurs.

Si l'on tient compte du peu de temps qu'elles ont été en opération, on trouvera que les caisses d'épargne ont donné beaucoup de satisfaction; mais nous sommes d'avis que sous un rapport il y a erreur quant au principe d'après lequel, selon la loi, les comptes doivent être tenus.

La 75e section prescrit qu'un percentage, estimé devoir être payé, sera exigé comme intérêt sur cette article de la dette publique, et que toute différence entre ce percentage et la dépense réelle en intérêt et frais sera considérée comme profit ou perte de l'établisement. Nous pensons qu'il y a là complication inutile des affaires, car on y mêle les finances à la statistique. Un exposé financier ne doit pas mettre de suppositions en compte, mais simplement des faits. Le montant qui est alloué aux déposants comme intérêt, et les frais d'administration des caisses d'épargne, sont le prix auquel l'Etat reçoit l'argent, et c'est là tout ce qui doit figurer dans les comptes publics. A quelque somme que s'élèvent ces deux items, et qu'ils soient plus ou moins élevés que les 5 pour cent présumés, ou que l'intérêt et les frais payés pour d'autres emprunts, c'est une affaire de statistique qui peut être commentée dans le rapport annuel du directeur général des postes.

Aujourd'hui les maîtres de poste de campagne, dans Ontario et Québec, sont payés par une commission sur leurs perceptions, système qui complique les comptes et donne lieu à beaucoup de correspondance, lorsqu'il y a des erreurs à rectifier, et souvent à des malentendus de la part des maîtres de poste. Nous pensons qu'il serait mieux que tous reçussent une allocation fixe, mais correspondante à la somme de labeur et de responsabilité de chaque bureau.

L'administration du département est sous tous les rapports si satisfaisante, la besogne y est expédiée si méthodiquement, que nous croyons inutile de faire aucune autre obser-

vation à son sujet, et nous soumettons un projet d'organisation laissant intactes les principales subdivisions, mais apportant quelque modification qui peut être nécessaire pour faire entrer les affaires des provinces maritimes sous la régie du système général.

PROJET D'ORGANISATION.

Rang.	Salaires.		
	Minimum.	Maximum.	Moyenne.
	$	$	$
Sous-maître-général des postes	2,600	2,600	2,600
Secrétaire, 1er commis	2,000	2,400	2,200
1 commis de 1re classe, correspondance	1,200	1,800	1,500
1 do établissement	1,200	1,800	1,500
1 do lettres au rebut	1,200	1,800	1,500
1 do timbres	1,200	1,800	1,500
3 commis de 2e classe ancienne	3,300	4,200	3,750
(a) 10 commis de 3e ou 2e classe cadette	4,000	10,000	7,000
Caissier, 1er commis	1,800	2,200	2,000
1 assistant, 2e classe ancienne	1,100	1,400	1,250
Comptable, 1er commis	2,000	2,400	2,200
1 commis de 1re classe, premier examinateur	1,200	1,800	1,500
1 do do compilateur	1,200	1,800	1,500
3 do de 2e classe ancienne	3,300	4,200	3,750
11 do de 3e ou 2e classe cadette	4,400	11,000	7,700
Surintendant des expéditions d'argent, 1er commis	2,000	2,400	2,200
1 assistant, commis de 1re classe	1,200	1,800	1,500
1 commis de 2e classe ancienne	1,100	1,400	1,250
7 do de 3e ou 2e classe cadette	2,800	7,000	4,900
Surintendant des caisses d'épargne, 1er commis	1,800	2,200	2,000
1 commis de 2e classe ancienne	1,100	1,400	1,250
2 do 3e ou 2e classe cadette	800	2,000	1,400
1 concierge	500	500	500
3 messagers	900	1,500	1,200
Total du personnel 56	43,900	71,400	57,650
Personnel, le 1er juillet 56	Traitements actuels		49,776

(a) L'un d'eux pourrait recevoir une indemnité comme secrétaire particulier.

DEPARTEMENT DE L'AGRICULTURE.

Quoique ce soit son nom officiel, ce département s'occupe presque entièrement de la surintendance des brevets d'invention et des statistiques. La correspondance qui a rapport à l'agriculture, à l'immigration, à la quarantaine, etc., est conduite par le député.

Les brevets d'invention, comprenant sous la même dénomination l'enregistrement des marques de commerce, des droits d'auteur, etc., occupent à présent cinq commis exclusivement, outre deux qui sont principalement employés à cet objet et qui, à l'occasion, servent comme expéditionnaires dans les autres divisions, et le réparateur des modèles; en tout huit personnes. Durant les 12 derniers mois, le nombre total des demandes de brevets d'invention a été de 506, et celui de l'émission de patentes de 414. Ceci donne un peu

plus que la moyenne d'une patente par semaine par chaque employé, ce qui nous porterait à croire que le personnel est trop nombreux; mais le député nous assure que tous sont continuellement occupés.

Les employés des statistiques sont au nombre de quatre, à part trois autres principalement occupés à cet objet. Le système que l'on suit dans la compilation des statistiques est basé sur un rapport fait par le député ministre du département de l'agriculture peu après son entrée en charge comme secrétaire du bureau, sous l'ancienne loi. La substance de ce rapport est comme suit : commencer avec les plus anciens documents que l'on puisse se procurer, attendu que (pour le citer textuellement) "on ne peut guère concevoir l'idée de créer la statistique d'un pays sans vouloir remonter aux périodes les plus éloignées de l'histoire des populations dont on s'occupe; car la science des renseignements numériques est avant tout une science de comparaison et de proportion; plus long est le temps embrassé, plus considérables les chiffres recueillis, plus certaines sont les conclusions et les déductions qu'on en tire."

Procédant d'après ce principe, il recommanda que l'intervalle qui devait s'écouler entre la date de son rapport et celle du prochain recensement décennal fut consacré à rassembler et à publier périodiquement un résumé complet des statistiques de la province, depuis la découverte du pays jusqu'en 1870, et qu'après cela un volume serait publié tous les ans sous une forme plus développée. Les sujets de statistique qu'embrasse le plan général sont ainsi énumérées :—territoire, santé, religion, éducation, administration, militaire, judiciaire, commerce, industrie et finance. A la seule assemblée tenue le 18 janvier 1865, le bureau s'est accordé sur le rapport du Dr. Taché, sauf sur la proposition de publier successivement des volumes de statistiques remontant au début de l'histoire du Canada, qui a été remise à une considération ultérieure.

Les statistiques rétrospectives occupent un espace presque illimitée, et quoique intéressantes en elles-mêmes, excepté dans quelques cas, elles n'ont pas de rapport immédiat avec les questions pratiques du moment. Il parait, de plus, que bien qu'on y ait consacré beaucoup de travail, les résultats en sont minimes relativement au *résumé* qui devait être fait d'après la proposition du Dr. Taché. Il est lui-même d'opinion que si le personnel de cette division n'est pas augmenté, la publication sera retardée indéfiniment, et il nous a exprimé l'opinion que sans cette augmentation du personnel la division des statistiques devrait plutôt être abandonnée. Nous concourons entièrement dans cette opinion, et nous pensons que si un pareil travail doit être entrepris, il serait fait d'une manière plus profitable au moyen d'un octroi à une personne, ou à une société, qui s'intéresserait spécialement à cet objet et qui serait versée dans les recherches historiques, mais non à un département du gouvernement.

Il peut exister différentes opinions quant à la meilleure méthode de compulser des statistiques courantes. Nous pensons que, soit qu'on charge de ce travail un département ou un bureau dans lequel plusieurs départements seraient représentés, l'on devrait le faire d'après un plan dressé par une autorité compétente, et le résultat devrait en être publié dans un volume annuel. D'après cette donnée, à certains intervalles, disons la période d'un recensement, on examinerait de nouveau les effets obtenus; les erreurs qui s'y seraient glissées et que l'on n'aurait pu corriger avant la publication, seraient redressées, et des extraits comparatifs de la période décennale seraient publiés avec les déductions légitimes qui en découleraient. Si ce travail est confié à un département, il devra être lié avec d'autres départements qui ont le contrôle de sujets particuliers, ce qui a été demandé dans le rapport du Dr. Taché cité plus haut et approuvé par le Bureau des Statistiques. L'on n'a jamais agi conformément à ce rapport, et la coopération des autres départements semble n'avoir pas été de rigueur, vu qu'il n'a été publié que les statistiques relevant du département de l'Agriculture, excepté le livre-bleu annuel, qui n'est qu'une énumération des personnes employées par le gouvernement. Nous ne pouvons donc pas exprimer d'opinion arrêtée quant au nombre des personnes qui devraient être employées dans la division des statistiques du département de l'Agriculture. Cela dépendra entièrement de l'étendue que le gouvernement voudra donner à cet objet. Il nous semble toutefois qu'il devrait y avoir une révision complète des sujets qui entrent dans le plan général, et que les statistiques devraient être strictement limitées aux points ainsi indiqués; autrement il en résultera probablement une extension indéfinie du cadre des recherches et par conséquent une augmentation du personnel.

Le département a le contrôle de la quarantaine, et si la Puissance entreprend de mettre à exécution un grand plan d'immigration, la quarantaine appartiendra naturellement au même département ; mais comme cela ne parait pas probable, aussi longtemps que les terres de la couronne, qui seraient le point fondamental de toute grande mesure de ce genre, resteront entre les mains des gouvernements provinciaux, nous croyons que la quarantaine ne doit en aucune manière se rattacher aux autres divisions de ce département. Elle semble devoir s'allier plus naturellement au département de la Marine et des Pêcheries. Un avantage qui résulterait de ce changement serait que les même officiers qui agissent en qualité d'agents pour ce dernier département, à Halifax et à St. Jean, pourraient aisément desservir la quarantaine et éviter ainsi le coût du service d'un officier de plus, et peut-être de plusieurs.

L'ouvrage du département étant borné, comme il l'est à présent, aux divisions des brevets d'invention et des statistiques, chaque division devrait être sous la direction d'un commis de première classe, dont un toucherait une allocation additionnelle en qualité de chef. Dans la division des brevets d'invention, nous ne croyons pas que l'on doive donner à aucun employé un rang plus élevé que celui de 2e classe cadette. Dans la division des statistiques, il pourrait y avoir un ou deux commis de 2e classe ancienne, mais ceci, avec le nombre des cadets, dependrait entièrement de l'étendue que prendrait cette division et de la nature de ses travaux. En l'absence de toute information sur ce sujet, nous ne pouvons que donner la classification du personnel que nous croyons suffisant pour diriger la division des brevets comme elle est aujourd'hui, et la mise en tableaux et la publication des plus importants chapitres de statistiques courantes que l'on peut maintenant obtenir, en supposant que chaque département fournisse ses propres statistiques sous une forme indiquée par une autorité centrale. Il faut toutefois comprendre que si l'on se met à compulser en général les statistiques de la santé dans la Puissance, il deviendra nécessaire d'augmenter le personnel. Dans cette division, nous trouvons une personne dont le salaire est porté à $1,200, et qui n'est regardée que comme temporairement attachée à ce département pour service spécial. Elle est employée à compulser les régistres des paroisses du Bas-Canada ; son salaire couvre ses frais de route et ses autres dépenses. Nous pensons que ce travail ne saurait être fait plus économiquement, d'autant plus qu'à part les renseignements qu'elle obtient à présent, elle met à la disposition du département les recherches qu'elle a accumulées dans ses notes privées depuis plusieurs années. Nous recommandons qu'on maintienne cet arrangement, et dans notre projet d'organisation nous avons indiqué un *attaché* répondant au chiffre de ce salaire.

Nous désirons de plus faire observer que l'on a proposé de classifier le concierge comme préposé à la garde du bureau de poste, etc. La garde des lettres, des paquets de messageries, etc., ne paraît pas différer des devoirs ordinaires des messagers, et nous croyons que ce changement serait judicieux.

L'un des commis qu'on nous a présenté comme employé surnuméraire est au-dessous de l'âge requis pour entrer au service en qualité d'aspirant. Comme il est déjà employé depuis près de deux ans, il ne serait point juste de le renvoyer, mais, dans tous les cas, il ne devrait toucher que le salaire d'un surnuméraire ; ensuite il aura droit au titre d'aspirant, une fois parvenu à l'âge voulu, et il pourra être nommé.

Rang.		Salaires.		
		Minimum.	Maximum.	Moyenne.
		$	$	$
Sous-chef		2,600	2,600	2,600
1 commis de 1re classe, brevets d'invention		1,200	1,800	1,500
1 do statistiques		1,200	1,800	1,500
Allocation à 1 commis de 1re classe comme chef.		400	200	300
1 commis de 2e classe ancienne, correspondance, etc.		1,100	1,400	1,250
1 do statistiques		1,100	1,400	1,250
1 attaché temporaire		1,200	1,200	1,200
3 commis de 3e ou de 2e classe cadette, brevets		1,200	3,000	2,100
1 do do statistiques		400	1,000	700
4 do do emploi général		1,600	4,000	2,800
1 concierge		500	500	500
1 réparateur des modèles		450	450	450
2 messagers		600	1,000	800
Total du personnel	18	13,550	20,350	16,950
Personnel, au 1er juillet	23	Traitements actuels....		19,310

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PECHERIES.

Des bureaux qui sont sous le contrôle de ce département, celui des pêcheries était autrefois sous le département des terres de la couronne, et les vapeurs provinciaux et les phares situés au-dessus de Montréal étaient sous le département des travaux publics. Il y avait en outre dans la ci-devant province du Canada plusieurs services qui ne tombaient pas précisément sous le contrôle d'aucun département, comme les phares situés au-dessous de Montréal (sous la direction des deux Maisons de la Trinité,) les marins malades, les maîtres de havre, les inspecteurs de bateaux à vapeur et la police de rade. Il y a eu un grand surcroît d'ouvrage provenant des havres, des phares, des pêcheries et des bateaux à vapeur de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, et les dispositions pour les marins malades, invalides ou naufragés ont été étendues.

Il parait aussi que l'on songe à délivrer des certificats aux maîtres de havre et de faire des enquêtes sur les naufrages, ce qui devient nécessaire par l'augmentation considérable de la population maritime de ces deux provinces. Ces divers services, quoique peut-être pas assez importants chacun pour qu'un département en prenne la responsabilité, entraînent une dépense totale de plus de $400,000, et ils emploient un si grand nombre d'officiers répandus par tout le pays que nous croyons que le temps est venu de pourvoir plus complètement que par le passé à leur contrôle, et que la surveillance plus stricte que l'on pourrait exercer à leur égard compenserait pleinement par les économies qui s'y opéreraient l'augmentation des dépenses du département.

Comme tous les arrangements sont encore dans un état rudimentaire, il est très probable qu'avant longtemps se produira la nécessité de quelque changement dans le personnel, mais nous croyons que l'organisation que nous proposons placera le département sur un pied efficace, et que si, à l'avenir, il faut y ajouter des employés, ils ne comprendront probablement que des cadets ou des surnuméraires transférés d'autres départements. Jusqu'à ce qu'on ait établi des communications plus rapides avec les provinces maritimes, il sera nécessaire d'avoir des officiers locaux à Halifax et à St. Jean, agissant comme agents du département. Ces officiers devraient peut-être se trouver compris dans le

personnel en général, quoiqu'ils ne tombent pas naturellement dans la classification générale du service civil, mais nous avons retardé de les y inclure avant d'avoir fait notre rapport touchant les Provinces d'en bas.

Rang.	Salaires.		
	Minimum.	Maximum.	Moyenne
	$	$	$
Sous-chef	2,600	2,600	2,600
1 commis de 1re classe, pêcheries	1,200	1,800	1,500
1 do emploi général	1,200	1,800	1,500
1 do teneur de livres	1,200	1,800	1,500
Allocation à un commis comme premier commis	400	200	300
1 commis de 2e classe ancienne	1,100	1,400	1,250
4 do 3e ou 2e classe cadette	1,600	4,000	2,800
2 messagers	600	1,000	800
Total du personnel 11	9,900	14,600	12,250
Personnel, le 1er juillet 1	Traitements actuels		11,630

En conclusion, nous présentons un état de tout le service civil d'après notre projet d'organisation, en mettant en regard l'état actuel du même service.

—	Projet.				Etat actuel.	
	Personnel	Min.	Max.	Moyen'e.	Personnel	Montant.
Bureau du gouverneur-général	8	$8,205	$9,705	$8,955	9	$10,075 00
Département du conseil privé	10	9,100	12,000	10,550	12	12,753 33
Do de la justice	7	5,600	8,400	7,000	7	7,165 83
Do de la milice	15	11,900	18,100	15,000	15	15,480 00
Do du secrétaire d'Etat	23	20,740	29,840	25,290	25	25,968 10
Do du secrétaire pour les provinces	4	4,500	5,900	5,200	6	8,140 00
Do du receveur-général	13	13,500	18,200	15,850	12	16,970 00
Do des finances	10	10,700	14,600	12,650	13	14,923 33
Do du bureau d'audition	14	16,300	22,100	19,200	14	18,797 50
Do des douanes	22	18,800	28,000	23,400	18	19,577 50
Do des revenus de l'intérieur	10	11,400	15,300	13,350	12	13,902 50
Do des travaux publics	33	33,940	46,440	40,190	30	36,827 50
Do des postes	56	43,900	71,400	57,650	56	48,776 00
Do de l'agriculture	18	13,550	20,350	16,950	23	19,310 00
Do de la marine et des pêcheries	11	9,900	14,600	12,250	12	11,630 00
Total	245	232,035	334,935	283,485	264	280,296 59

JOHN LANGTON,
Président de la Commission.

COMMISSION DU SERVICE CIVIL.

Points sur lesquels le Commissaire des Douanes differe d'opinion sur une partie du Premier Rapport.

Le soussigné, passant par-dessus des points de détail sur lesquels il n'a pu s'accorder d'opinion avec ses collègues, dans leur premier rapport, prend la liberté d'enregistrer son dissentiment sur cette partie du rapport relative au département des Douanes.

Les points sur lesquels il diffère sont :—

1. Que ce rapport, tout en prétendant ne pas vouloir jeter de blâme ou de discrédit sur l'administration antérieure du département, censure indirectement son administration actuelle, ce que le soussigné trouve injuste, car les imperfections et irréguralités dans les états qui peuvent avoir été commises dans les tentatives faites pour fondre et harmoniser, au milieu de difficultés, deux ou trois modes différents suivis dans la gestion des affaires départementales, sont plus ou moins le sort des autres divisions du service civil,—bien que la tâche fût de beaucoup plus dificile dans le département des Douanes, en raison de sa nature même, de l'étendue de ses obligations et de ses nombreuses divisions extérieures.

2. Le système actuel d'administration au sujet des états transmis des différents ports et de la compilation des statisques commerciales au bureau principal est exposé d'une manière défectueuse, qui donne une impression tout-à-fait fausse des travaux statistiques des commis préposés à la préparation des tableaux du mouvement du commerce et de la navigation dans toute la Puissance. Dire simplement que les relevés mensuels, trimestriels et annuels reçus sont tous réunis ensemble dans son département (des Douanes) pour indiquer toutes les affaires du pays, c'est donner une idée très inexacte des procédés employés pour condenser les faits statistiques recueillis dans plus de 180 ports,—sans compter l'examen et la vérification préalables des entrées et rapports qui contiennent les faits statistiques. Et puis, quant à la remarque que *la disposition des affaires des ports en tableaux sous différents chefs d'articles importés, francs ou imposables, d'où importés, etc., en un mot tous les renseignements statistiques sont préparés dans ces ports eux-mêmes*, on croit qu'il aurait été plus exact de dire que les faits statistiques et les informations en question sont *recueillis* et non *préparés* aux ports eux-mêmes, et communiqués dans la forme prescrite de tableaux au chef du département à Ottawa, où ils sont élaborés et disposés en la forme dans laquelle ils sont soumis au parlement. Sans doute il serait difficile d'imaginer de quelle autre source que les ports eux-mêmes de tels faits et renseignements statistiques pourraient être obtenus, et cependant l'on pourrait inférer de la phrase que nous venons de citer que le bureau principal aurait à sa disposition, pour obtenir les faits et renseignements en question, d'autres moyens que celui de référer aux ports.

3. Une troisième objection à la partie du rapport de laquelle le soussigné diffère, c'est que, sans ce qu'il considère un examen et une enquête convenables, la commission condamne d'une manière implicite un système dont elle n'a qu'une connaissance imparfaite, et qu'elle recommande, bien que non sans réserve, le remplacement de ce système par un autre dont elle connait encore moins l'étendue et le mécanisme.

Le rapport dit: "En Angleterre, chaque port envoie copie de ses déclarations à Londres, où tous les renseignements statistiques sont compilés." C'est précisément ce qui pourrait être dit d'ici. En Canada, chaque port envoie des copies de ses déclarations à Ottawa, et tous les renseignements statistiques y sont compilés.

La compilation dont il est question est la même dans les deux cas, c'est-à-dire en Angleterre "l'Etat annuel du commerce et de la navigation du Royaume-Uni," et en Canada "les Tableaux du Commerce et de la Navigation de la Puissance du Canada."

Jusqu'à l'époque de la confédération des provinces en 1867, on avait trouvé que le système existant, inauguré en 1850, mais amélioré et étendu suivant que l'expérience et le développement du pays l'ont demandé, remplissait toutes les nécessités d'exactitude, de

diligence et d'économie dans la préparation des tableaux du commerce et de la navigation du Canada, tels qu'ils étaient soumis tous les ans devant le parlement.

Trois commis des statistiques faisaient l'ouvrage. Les tableaux, qui couvraient de 250 à 300 pages imprimées in-8, étaient toujours prêts à être mis devant le parlement en même temps que les états correspondants des autres départements, quelquefois même avant, et l'exactitude et la valeur des compilations n'ont jamais été mises en question sur aucune particularité importante.

Un système qui, comme celui dont nous parlons, avait la sanction de 18 années d'expérience en ce pays et qui possédait la consécration plus importante d'un pays comme la France, ne devait pas, dans l'opinion du soussigné, être supplanté par un autre qui, tout en convenant aux circonstances territoriales de la Grande-Bretagne et à ses particularités administratives, parait cependant si peu adapté à l'élongement géographique des parties défrichées de ce pays,—Halifax, un de nos ports d'entrée à l'est, étant à 1600 milles du Sault Ste. Marie, un autre de nos ports d'entrée à l'ouest.

On doit remarquer de plus que ce système anglais, que le rapport préconise comme étant un des plus importants changements qui puisse être introduit dans le nôtre, n'a commencé qu'en 1849, après l'abrogation des droits impériaux en Canada, et peu de temps avant l'adoption de l'ordre général des Lords de la Trésorerie (5 décembre 1850), qui transférait le contrôle et l'administration des douanes au gouvernement de la Province.

La minute du bureau de la Trésorerie de 1849 est aussi contemporaine du transfert dont on parle, et M. Dunscomb, qui était alors le commissaire des douanes, doit avoir eu en sa possession et connu parfaitement la minute en question, puisqu'il a introduit le système qu'elle prescrivait. Mais ceci, parait-il, fut discontinué par les ordres, croit-on, de M. Hincks, le ministre des finances (inspecteur-général) d'alors,—et nous avons ainsi la preuve de l'insuccès essuyé par la tentative d'introduire dans le département le système de compiler les statistiques commerciales du pays conformément aux règles posées en Angleterre en vertu de l'ordre de la Trésorerie que l'on voudrait voir diriger l'action du département ici.

Le soussigné n'a pas la présomption de dire que le système qui existe en Angleterre depuis 1849, de compiler les statistiques du commerce et de la navigation d'après les entrées et autres documents de la douane, transmis tous les jours de chaque port et port-extérieur à Londres, n'est pas un système parfaitement convenable à la situation et aux circonstances de l'Angleterre, avec ses réseaux de chemins de fer et de telégraphe électrique; mais il a certainement la conviction la plus arrêtée qu'un tel système est tout-à-fait inapplicable aux circonstances de ce pays, et que le mode actuel de recueillir les faits et renseignements nécessaires pour la compilation, au bureau central, à Ottawa, des statistiques du commerce et de la navigation de la Puissance du Canada, est de toutes manières plus propre à remplir cet objet avec fidélité, exactitude et diligence. La sphère d'action étendue depuis l'union des provinces demande nécessairement une augmentation proportionnée du personnel du département, ainsi que les modifications et améliorations qui s'imposent si naturellement d'elles-mêmes pour adapter les institutions et le système actuels à des opérations plus considérables. Mais c'est tout ce qui, croit-on, est nécessaire pour donner à l'administration actuelle de la division des statistiques du département des douanes toute l'efficacité que le gouvernement du pays peut désirer.

R. S. M. BOUCHETTE.

Ottawa, 11 janvier 1869.

APPENDICE.

APPENDICE.

APPENDICE A.

Règles pour classifier le présent personnel départemental du Service Civil sous l'acte du Service Civil, et pour déterminer les époques auxquelles les employés auront droit à une augmentation de salaire ou à une promotion.

(1.) Ces règles sont principalement adaptées aux exigences des employés qui étaient autrefois classifiés d'après l'ancien acte du Service Civil du Canada, mais les mêmes principes s'appliqueront aux employés ci-devant au service des autres provinces, en supposant que leur rang devrait être compris dans cette classe, sous l'acte actuel, dans les limites de laquelle tombe le salaire dont ils jouissaient, et que leur position dans cette classe compterait de l'époque ou ils auront reçu ce salaire ou tout autre salaire afférant à cette classe.

(2.) Tout officier non antérieurement classifié d'après l'acte du Service Civil, mais appartenant à n'importe quel service extérieur, et tout employé ci-devant à l'emploi du gouvernement ou de la législature, et des services duquel on se serait dispensé en conséquence de la réorganisation des diverses fonctions depuis la confédération, peut être admis dans le Service Civil actuel au même salaire qu'il avait auparavant, si ce salaire tombe dans les limites de la classe à laquelle il sera nommé, et il sera tenu compte de ses états de service dans sa première charge en établissant sa position dans la classe actuelle.

(3.) Si cette personne est préposée à des fonctions assignées à une classe inférieure à celle dans les limites de laquelle tombait son premier salaire, son salaire sera porté au maximum de sa nouvelle classe, et elle aura le bénéfice de ses premiers états de service lorsqu'on établira sa position dans sa nouvelle classe.

(4.) Si elle est préposée à un rang supérieur à celui dans les limites duquel tombait son premier salaire, sa nomination sera considérée comme nouvelle et ses premiers états de service ne compteront pas.

(5.) Si l'on s'est dispensé de ses services et si elle a reçu une ou deux années de gratification, une ou deux années devront être déduites de ses états de service.

(6.) Les surnuméraires qui ont eu 12 mois de service au 1er juillet 1868 ne seront pas mis dans une classe plus élevée que la 3ème, jusqu'à ce qu'ils aient six années de service. Leur entrée dans la classe datera de leur première nomination et leur salaire sera le même que celui qu'ils recevaient auparavant, ou à tel taux que le gouvernement pourra déterminer.

(7.) Les surnuméraires qui ont eu six années de service pourront, à la discrétion du chef du département, être nommés dans la 2de classe cadette, et leur entrée dans cette classe datera de leur nomination.

(8.) Les surnuméraires qui ne comptaient pas 12 mois de service au 1er juillet 1868 seront considérés comme nouvellement nommés, et s'ils sont maintenus dans le service après avoir servi une année, ils seront classifiés dans la 3ème classe au salaire minimum, excepté dans les cas de personnes ayant une spécialité, tel que pourvu par la 19ème section de l'acte.

(9.) Les nouvelles nominations faites depuis le 30 juin 1867, à des salaires plus élevés que le minimum fixé pour la classe dans laquelle le nouvel employé sera nommé, devront être confirmées par un ordre en conseil.

(10.) Tout commis, qu'il ait été nommé avant ou après le 30 juin 1867, dont le salaire sera au-dessous du taux auquel il serait parvenu dans sa classe par service sous l'acte du Service Civil ou d'après ces règles, aura le même salaire jusqu'à ce que par la suite de ses services il ait droit à une augmentation.

(11.) Si un commis avait compté de tels états de service que durant l'année précédente il serait parvenu au salaire qu'il avait alors ou à un autre plus élevé, il sera mis durant l'année suivante au rang immédiatement au-dessus du salaire qu'il avait alors.

(12.) Comme, d'après l'ancien acte, un employé devait servir deux ans comme aspirant et qu'il ne doit maintenant servir qu'une seule année en vertu de l'acte actuel, en comptant ses états de service dans les deux classes cadettes, son service devra compter depuis l'époque de sa première entrée comme aspirant.

(13.) Si un commis de 3ème classe nommé avant le 30 juin 1867 recevait, au 30 juin 1868, un salaire moindre que le minimum de la nouvelle 2de classe cadette, il sera maintenant classifié comme commis de 3ème classe, à moins qu'il n'ait eu six années de service depuis son entrée, et alors il sera à la discrétion du chef du département de le promouvoir à la 2de classe cadette.

(14.) Si son salaire comme commis de 3ème classe était dans les limites de la 2de classe cadette actuelle, il sera loisible au chef du département de le classifier dans cette dernière, s'il a fait six années de service depuis sa première nomination ; si non, il conservera son rang et son salaire actuels jusqu'à ce qu'il ait droit à une promotion.

(15.) Si un commis de 3ème classe, en vertu de la 14ème règle, était classifié comme cadet de 2de, sa position dans cette classe sera telle qu'elle aurait été s'il y avait été promu après avoir complété six années de service depuis sa première entrée.

(16.) Si un commis de 2de classe recevait au 30 juin 1868, en vertu de l'ancienne loi, un salaire n'excédant pas le maximum de la 2de classe cadette actuelle, il sera mis dans cette classe, et sa position ne sera pas inférieure à celle qu'il aurait eue s'il y avait été placé après avoir complété ses six années de service depuis sa première nomination.

(17.) Si un commis de 2de classe recevait, au 30 juin 1868, un salaire dépassant les limites de la 2de classe cadette actuelle, il sera néanmoins classifié comme cadet de 2de, à moins que ses fonctions ne soient de celles qui, dans le projet d'organisation, sont assignées aux anciens de 2de, et il devra dans ce cas être nommé à un rang plus élevé ; mais il ne sera pas ainsi promu à moins et jusqu'à ce qu'il ait compté cinq années de service dans l'ancienne 2ème classe, ou douze années de service depuis sa première nomination.

(18.) Si un commis de 2ème classe de l'ancienne classification est nommé ancien de 2de, sa position comme tel datera de sa nomination comme ancien de 2de, peu importe le temps de service qu'il aurait fourni dans les grades inférieurs.

(19.) Tous les commis de 1ère classe de l'ancienne classification qui ne sont pas nommés commis de 1ère classe en vertu de la nouvelle loi auront le titre honoraire de commis surnuméraires de 1ère classe, mais sans aucune des augmentations annuelles qui appartiennent à ce rang. S'ils font une besogne qui, dans la classification théorique, est assignée aux commis de 2de classe ancienne, ils auront droit à une augmentation jusqu'au maximum de cette classe, leur service dans l'ancienne 1ère classe comptant dans la 2de classe ancienne actuelle. S'ils font une besogne assignée à un grade inférieur à celui d'anciens de 2de, ils ne recevront aucune augmentation sur leur salaire actuel.

(20.) Dans l'ancien acte du Service Civil, il y avait certains officiers, teneurs de livres et autres, qui n'étaient pas classifiés, mais qui recevaient des salaires aussi élevés, ou plus élevés, que ceux de la 1ère classe. Tous, à moins qu'ils ne soient classifiés comme premiers commis, seront, pour les fins des règles actuelles, considérés comme ayant été commis de 1ère classe.

(21.) Si un commis de 1ère classe de l'ancienne classification est nommé commis de 1ère classe sous la nouvelle loi, sa position comme tel datera de sa première nomination comme commis de 1ère classe ou à un rang équivalent d'après l'ancienne loi.

(22.) Si un commis recevant un salaire au-dessus du minimum de la nouvelle 1ère classe, mais n'étant pas présentement nommé commis de 1ère classe, était ci-après nommé à cette dernière position, il continuera à recevoir son salaire actuel jusqu'à ce que, par ses états de service à compter de cette nomination, il ait droit à une augmentation.

APPENDICE

CLASSIFICATION DU

Département.	Nom.	Fonctions.	Age.	Etats de service. 1er juillet 1868. Ann.	M.
Secrét. du Gouverneur.	Denis Godley	Secrétaire du Gouverneur	44	8	
	H. Cotton	Premier commis	50	30	6
	G. Kidd	Commis	47	10	
	F. Burrowes	do	24	6	
	G. Boxall	Messager	72	21	
	G. Smith	do	49	7	3
	Lieut.-Col. Irvine	Aide-de-camp	68	15	
	Sergt. T. Lambkin	Ordonnance, à tant par jour	38	.....	
	" C. Stroulger	do do	35	.....	
		9 personnes	.....	.....	
Conseil Privé	W. H. Lee	Greffier du conseil privé	69	48	
	W. A. Himsworth	Greffier-adjoint	48	27	
	F. Vallerand	Commis	75	36	
	J. O. Côté	do journal et index du conseil	49	23	
	F. H. Himsworth	do } Préparation des ordres en conseil	45	21	
	H. Alexander	do } Préparation des ordres en conseil	32	12	2
	W. Horace Lee	do } Préparation des ordres en conseil	25	6	6
	P. St. Hill	Concierge	50	27	
	M. Naughton	Portier	48	27	
	W. E. Morgan	Messager	23	12	
	J. Cairns	do	22	2	6
	P. Batterton	do	32	2	
		12 personnes	.....	.....	
Justice	H. Bernard	Député	43	10	5
	J. Stuart	Commis	59	4	10
	C. Drinkwater	do et sténographe	26	4	3
	A. Atcheson	do	28	1	8
	J. A. Macdonell	do	18	1	7
	P. Lynch	Messager	40	14	
	F. Curran	do	42	3	6
		7 personnes	.....	.....	
Milice	Geo. Futvoye	Député du ministre	59	24	
	P. Chapleau	} Ouvrage général du bureau	29		8
	H. D. J. Lane	} Ouvrage général du bureau	19	1	9
	R. Berry	Comptable	49	28	
	H. O'Meara	} Aide-examinateurs des comptes	33	7	3
	E. Gélinas	} Aide-examinateurs des comptes	28	3	6
	D. M'Lennan	} Aide-examinateurs des comptes	46	5	9
	W. H. Aumond	Préparation de reçus et pièces justificat.	26	1	3
	Thos. Wily	Surintendant des magasins	58	6	
	George Grant	Examinateur des rapports mensuels	54	30e rég.	
	W. M. Steers	Tient les comptes d'uniformes des officiers et des corps	52	16	9
	S. Pope	Sur le service extérieur	.....	1	10
	J. W. Gow	Messager	33	12	
	N. Casault	do	28	3	6
	J. Yeomans	Garde-magasin	.....	3	7
		15 personnes	.....	.....	
Secrétaire d'Etat	E. Parent	Sous-secrétaire	67	26	
	W. H. Jones	Commis de la correspondance	48	26	9
	J. M. Tétu	Affaires générales	28	5	

B.

PERSONNEL ACTUEL.

États de service au rang actuel.		Rang actuel sous l'ancien acte.	Rang proposé sous le nouvel acte.	Date où la 1re augmentation pourra commencer.	Date où il pourra être promu.	Salaire actuel.	Salaire proposé cette année, 1868-9.	Ce qu'il sera l'an prochain, 1869-70.
Ann.	Mois					$ cts.	$ cts.	$ cts.
8		.....	.....	.....	.....	3,000 00	2,400 00	2,400 00
26		1re classe.....	1er commis...	Juil. 1868...	.....	1,800 00	1,850 00	1,900 00
10		1re "	Surn. 1re cl.	Au max.....	.....	1,400 00	1,400 00	1,400 00
6		3e "	2e cad.....	Juil. 1869...	Juil. 1873...	720 00	720 00	750 00
21		.....	.....	Au max.....	.....	500 00	.....	.....
7	3	.....	.....	Juil. 1868...	.....	450 00	480 00	500 00
15		.....	.....	.....	.....	1,810 00	1,840 00	1,840 00
.....		.....	.....	.....	.....	182 50	182 50	182 50
.....		.....	.....	.....	.....	182 50	182 50	182 50
.....		.....	.....	.....	.....	10,075 00	9,055 00	9,155 00
22		Député	Député	.....	.....	2,600 00	2,600 00	2,600 00
17		1er commis..	1er commis...	Juil. 1868...	.....	2,000 00	2,050 00	2,100 00
11		1re classe.....	Surn. 1re cl.	Au max.....	.....	1,400 00	1,400 00	1,400 00
11		" ..	1re classe	Juil. 1868...	.....	1,400 00	1,450 00	1,500 00
3		" ..	Surn. 1re cl.	" 1868...	.....	1,240 00	1,250 00	1,300 00
3		2e classe	2e cad.....	" 1868...	A présent.....	940 00	950 00	1,000 00
3		3e "	"	" 1869...	Juil. 1873...	640 00	700 00	750 00
27		.....	.....	Au-des. max.	.....	583 33	583 33	583 33
27		.....	.....	"	.....	600 00	600 00	600 00
5	3	.....	.....	Juil. 1869...	.....	450 00	450 00	480 00
2	6	.....	.....	Janv. 1872...	.....	450 00	450 00	450 00
2		.....	.....	Juil. 1872...	.....	450 00	450 00	450 00
.....		.....	.....	.....	.....	12,753 33	12,933 33	13,213 33
1		Député	Député	.....	.....	2,600 00	2,600 00	2,600 00
4	10	2e classe	1re classe... ..	Juil. 1869...	.....	1,000 00	1,200 00	1,250 00
4	3	"	2e classe cad.	" 1870...	Juil. 1869..	973 33	973 33	973 33
.....		Extra.....	3e classe	Au-des. max.	Janv. 1873...	912 50	912 50	912 50
.....		"	"	"	" 1873...	730 00	730 00	730 00
14		.....	.....	Au max.....	.....	500 00	500 00	500 00
3	6	.....	.....	Janv. 1871...	.....	450 00	450 00	450 00
.....		.....	.....	.....	.....	7,165 83	7,365 83	7,415 83
1		Député	Député	.....	.....	2,600 00	2,600 00	2,600 00
	8	2e.....	2e cad..	Au max	Janv. 1873...	1,000 00	1,000 00	1,000 00
.....		Extra	3e classe	Au-des. max.	" 1873...	730 00	730 00	730 00
.....		1er commis...	1er commis...	Juil. 1868...	.....	2,200 00	2,250 00	2,300 00
2		1er classe.....	Surn. 1re cl.	" 1869...	.....	1,200 00	1,200 00	1,250 00
3	6	"	" ...	" 1868...	.....	1,200 00	1,250 00	1,300 00
2		3e classe	3e.....	Au-des. max.	Janv. 1869...	800 00	800 00	800 00
1	3	4e "	3e classe.....	Juil. 1871...	Juil. 1873...	500 00	500 00	500 00
6		1er classe.....	1re "	" 1868...	.....	1,400 00	1,450 00	1,500 00
1	10	2e "	2e cad.....	Au max	Janv. 1872...	1,000 00	1,000 00	1,000 00
1	10	3e "	"	Juil. 1868...	A présent.....	800 00	850 00	900 00
1	10	3e "	"	Au-des. max.	Janv. 1872...	800 00	800 00	800 00
12		.....	.....	Juil. 1868...	....	450 00	480 00	500 00
1		.....	.....	Janv. 1869...	.....	400 00	410 00	435 00
3	7	.....	.....	.....	.....	400 00	500 00	500 00
.....		.....	.....	.....	.....	15,480 00	15,820 00	16,115 00
26		Député	Député	.....	.....	2,840 00	2,840 00	2,840 00
10	4	1re classe.....	1re classe.....	Juil. 1868...	.....	1,400 00	1,450 00	1,500 00
4	6	"	Surn. 1re cl.	" 1868...	.....	1,280 00	1,300 00	1,350 00

APPENDICE

CLASSIFICATION DU

Département.	Nom.	Fonctions.	Age.	Etats de service, 1er juillet 1868. Ann.	M.
Secrét. d'Etat.—*Suite*...	L. M. Amouroux	Affaires générales	58	6	1
	E. Brousseau	do	33	4	6
	F. J. Langevin	Député-régistraire	35	.....	.....
	J. A. Bélanger	Examen, index, etc., division régistraire	35	15	
	Wm. Spragge	Sous-surintendant, affaires des Sauvages	60	39	
	C. T. Walcott	Teneur de livres	47	9	
	L. Vankoughnet	Affaires générales	30	7	2
	J. M. Lecourt	Dessinateur	43	6	2
	W. F. Coffin	Agent de terrains de l'artillerie	59	37	
	F. P. Austin	Affaires générales	38	11	
	W. Mills	Teneur de livres	43	10	
	J. Forsyth	Huissier	61	22	
	L. A. Catellier	Copiste et grossoyeur	33	9	2
	H. J. Morgan	do	26	4	
	J. V. DeBoucherville	do	38	3	1
	W. M. Goodeve	do	20	2	4
	S. J. Murray	Copiste, département des Sauvages	69	34	
	T. H. Hodgins	Ouvrage général	23	1	4
	John Gow	Messager	60	40	
	J. N. Fradet	do	47	17	
	F. X. Valiquette	do	23	6	
	P. Logan	do	54	6	
		25 personnes	.....	.....	
Secrétaire des Provinces	E. A. Meredith	Sous-secrétaire	50	21	
	G. Powell	Commis correspondant	48	29	
	H. E. Steele	Chargé des régistres et archives	48	27	
	C. J. Birch	Copiste	52	25	
	N. Tétu	do	29	1	6
	C. Owen	Messager	43	0	3
		6 personnes	.....	.....	
Receveur-Général	T. D. Harington	Sous-receveur-général	60	36	
	G. C. Reiffenstein	Commis des bons et 1er commis	51	21	
	T. C. Bramley	Teneur de livres	56	10	3
	J. B. Staunton	Recettes des deniers	56	26	3
	L. F. Dufresne	Consolidés de la Puissance	49	15	6
	J. F. Pellant	Mandats	43	18	6
	C. W. Shay	Aide des bons	49	21	9
	F. Lewis	Comptes de banque	52	10	6
	F. Hunter	Assistant teneur de livres	63	10	3
	J. B. H. Neeve	Timbres, correspondance	33	5	
	F. L. Casault	Concierge	36	15	
	F. McCaffrey	Messager	35	10	
		12 personens	.....	.....	
Département des Finances	Wm. Dickinson	Sous-inspecteur-général	57	26	
	N. Godard	Teneur de livres	51	23	1
	J. Drysdale	Teneur de livres, devoirs transférés au département des douanes	59	25	6
	M. A. Higgins	Commis des mandats	48	30	9
	A. Cary	Teneur de livres, devoirs transférés au département de l'excise	38	20	5
	F. G. Scott	Livre des bons, etc	47	13	4
	C. J. Anderson	Livre des crédits	33	9	7
	R. W. Baxter	Assistant teneur de livres	31	10	4
	J. A. Torrance	do	49	2	3
	W. A. Blackmore	Sténographe	25	3	1
	P. C. Ryan	Assistant teneur de livres, devoirs transférés aux douanes	25	7	10

B.—*Suite.*

PERSONNEL ACTUEL.

Etats de service au rang actuel.		Rang actuel sous l'ancien acte.	Rang proposé sous le nouvel acte.	Date où la 1re augmentation pourra commencer.	Date où il pourra être promu.	Salaire actuel.	Salaire proposé cette année, 1868-9.	Ce qu'il sera l'an prochain, 1869-70.
Ann.	Mois					$ cts.	$ cts.	$ cts.
.....		Extra	2e cad	Juil. 1873...	Juil. 1873...	912 50	912 50	912 50
.....		"	3e.....	au-ds. du ma.	Jan. 1870...	912 50	912 50	912 50
.....		1er commis...	1er commis...	Juil. 1873...	.....	2,000 00	2,000 00	2,000 00
3		2e classe	2e anc.....	" 1869...	.....	940 00	1,100 00	1,150 00
6		1er commis...	1er commis....	" 1868...	.....	2,000 00	2,050 00	2,100 00
9		1re classe....	Surn. 1re cl ..	Au max.....	.....	1,400 00	1,400 00	1,400 00
3		2e " ...	2e cad.....	Juil. 1870...	Juil. 1870...	940 00	940 00	940 00
6	2	3e " ...	"	" 1870...	" 1873...	760 00	760 00	760 00
12		1er commis ..	1er commis...	Juil. 1868...	.....	2,000 00	2,050 00	2,100 00
3		2e classe	2e cad.....	" 1868...	A présent.....	940 00	950 00	1,000 00
3		"	"	" 1869...	Juil. 1869...	940 00	940 00	950 00
12		....	.....	.....	.....	415 60	500 00	500 00
8	10	3e classe.....	2e cad.....	" 1868...	Juil. 1870...	800 00	850 00	900 00
.....		Extra	3e classe.....	au-ds. du ma.	" 1870...	912 50	912 50	912 50
.....		"	"	" ...	" 1871...	730 00	730 00	730 00
.....		"	"	" ...	" 1872...	730 00	730 00	730 00
2	6	3e.....	2e cad.....	Juil. 1868...	A présent.....	750 00	800 00	850 00
.....		Extra	3e.	" 1871...	Juil. 1873...	500 00	500 00	500 00
40		.....	.....	Au max	.....	500 00	500 00	500 00
17		.....	.....	"	.....	500 00	500 00	500 00
6		.....	.....	Juil. 1868...	.....	365 00	390 00	420 00
6		.....	.....	Au max	.....	500 00	500 00	500 00
.....		.....	.....	.....	.....	25,968 10	26,517 50	26,957 50
21		Député	Député	.....	.....	2,600 00	2,600 00	2,600 00
27		1re classe	1re classe.....	Juil. 1868...	.....	1,610 00	1,650 00	1,700 00
11		"	Surn. 1re cl..	Au max	.....	1,400 00	1,400 00	1,400 00
11		"	"	"	.....	1,400 00	1,400 00	1,400 00
.....		Extra	3e classe	au-ds. du ma.	Jan. 1873...	730 00	730 00	730 00
0	3	.....	.....	.....	.....	400 00	400 00	400 00
.....		.....	.....	.....	.....	8,140 00	8,180 00	8,230 00
10	6	Député	Député	.....	.....	2,600 00	2,600 00	2,600 00
3	6	1er commis ..	1er com. et ch.	Au max	.....	2,000 00	2,000 00	2,000 00
10	3	1re classe ...	1re classe.....	Juil. 1868...	.....	1,600 00	1,650 00	1,700 00
11		"	Surn. 1re cl..	au-ds. du ma.	.....	1,600 00	1,600 00	1,600 00
11		"	"	Au max	.....	1,400 00	1,400 00	1,400 00
11		"	"	au-ds. du ma.	.....	1,500 00	1,500 00	1,500 00
11		"	"	Au max	.....	1,400 00	1,400 00	1,400 00
3	6	"	1re classe.....	Jan. 1874...	.....	1,600 00	1,600 00	1,600 00
3	6	"	Surn. 1re cl ..	" 1870...	.....	1,320 00	1,320 00	1,335 00
3	3	2e classe	2e cad.....	Au max	Juil. 1870...	1,000 00	1,000 00	1,000 00
15		.....	.....	"	.....	500 00	500 00	50000
10		.....	.....	Juil. 1868...	.....	450 00	480 00	500 00
.....		.....	.....	.....	.....	16,970 00	17,050 00	17,135 00
13		Député	Député	.....	.....	2,600 00	2,600 00	2,600 00
7		1er commis...	1er com. et ch.	Au max	.....	2,000 00	2,000 00	2,000 00
12	6	1re classe	1re classe	"	.....	1,800 00	1,800 00	1,800 00
14	1	"	Surn. 1re cl ..	au-ds. du ma.	.....	1,600 00	1,600 00	1,600 00
7		"	1re classe	Juil. 1870...	.....	1,600 00	1,600 00	1,600 00
13	4	"	Surn. 1re cl..	Au max	.....	1,400 00	1,400 00	1,400 00
7		"	1re classe	Juil. 1868...	.....	1,400 00	1,450 00	1,500 00
2		"	Surn. 1re cl..	" 1869...	.....	1,200 00	1,200 00	1,250 00
2	3	"	"	" 1869...	.....	1,200 00	1,200 00	1,250 00
3	1	.....	2e cad.....	" 1871...	Juil. 1870...	973 33	973 33	973 33
4		3e classe.....	"	" 1869...	" 1873...	680 00	700 00	750 00

APPENDICE

CLASSIFICATION DU

Département.	Nom.	Fonctions.	Age.	Etats de service, 1er juillet 1868. Ann.	M.
Dépt. des Fin's.—*Suite.*	H. A. Jones	Régistre des mandats	25	3	6
	G. Aumond	Assistant-commis des mandats	22	1	10
	R. L. Killaly	Ouvrage général	21		11
	David Ryan	Concierge	60	26	
	John Pender	Messager	41	9	9
		16 personnes			
Auditeur	John Langton	Auditeur	60	12	8
	John Simpson	Assistant-auditeur	60	3	10
	Thomas Ross	Comptable des dépenses contingentes	46	28	7
	Thomas D. Tims	Inspecteur	43	9	9
	Thomas Cruse	Teneur de livres	64	12	5
	Arthur Harvey	Assurances et statistiques	34	6	3
	J. Patterson	Régistre des crédits ouverts	37	12	6
	E. C. Barber	Audition	36	12	6
	G. M. Jarvis	Teneur de livres	45	6	2
	J. R. Hall	Ouvrage général	21	3	
	W. H. Cotton	Cie. B.A. des billets de banques	21	1	8
	J B. Simpson	Audition	26	1	7
	W. R. Armstrong	Assistant teneur de livres	54		6
	John Pender	Messager	37	9	6
		14 personnes			
Douanes	R. S. M. Bouchette	Commissaire	63	22	
	J. Johnson	Sous-commissaire	51	12	
	J. W. Peachy	Correspondance	41	13	4
	J. R. Audy	Régistration et formules	48	19	2
	H. H. Duffill	Canaux	73	25	
	G. A. Mailloux	Vérifier les entrées des grands ports	49	24	
	P. E. Sheppard	do do	33	12	10
	H. C. Hay	do les rapports trimestriels	36	12	3
	W. A. Bell	do do mensuels	27	8	8
	*C. P. Bliss	Agit comme secrétaire privé	44		10
	J. A. Wolff	Assistant de M. Bell	27	2	3
	H. A. Vradenburg	do do	43		5
	R. H. Mackay		31		7
	G. W. Grant	Commis de classe cadette	18		3
	John Walls	Messager	37	12	
	P. Conolly	do	23		8
		18 personnes			
Revenu de l'Intérieur.	Thos. Worthington	Commissaire	64	25	
	A. Brunel	Sous-commissaire et inspecteur	50	5	10
	Lucius J. O'Brien	Régistration des bons et licences	71	12	
	James F. Brown	Commis des statistiques, tabac, etc.	40	3	9
	R. Nettle	Rap. des insp.-mes., estacades et glissoires	52	11	4
	Alex. Begg	Timbres, étiquettes et formules	43	10	4
	R. Borrodaile	Correspondance	38		5
	W. Himsworth	Commis des statistiques, Malt	21		
	F. Measam	do Liqueurs	38	2	2
	†R. B. Somerville	Surnuméraire	55		
	John Fowler	Messager	28	2	2
		19 personnes			

* M. Bliss reçoit aussi $300 comme sécretaire privé

† Il est entendu que M. Somerville n'est que temporairement attaché au département et qu'il doit être

B.—*Suite.*

PERSONNEL ACTUEL.

Etats de service au rang actuel.		Rang actuel sous l'ancien acte.	Rang proposé sous le nouvel acte.	Date où la 1re augmentation pourra commencer.	Date où il pourra être promu.	Salaire actuel.	Salaire proposé cette année, 1868-9.	Ce qu'il sera l'an prochain, 1869-70.
Ann.	Mois					$ cts.	$ cts.	$ cts.
2		3e classe.....	3e classe.....	Janv. 1871...	Janv. 1871...	600 00	600 00	600 00
1	10	4e classe.....	"	" 1871...	" 1873...	500 00	500 00	500 00
0	11	"	"	" 1872...	" 1874...	500 00	500 00	500 00
15	6	.....	.....	Au max.....	.....	500 00	500 00	500 00
9	9	.....	.....	Juil. 1868....	.....	450 00	480 00	500 00
.....		.....	.....	.....	.....	19,003 33	19,103 33	19,323 33
12	8	Député.....	Député	.....	.....	2,600 00	2,600 00	2,600 00
3	6	1er commis...	1er commis ..	Au max.....	.....	2,400 00	2,400 00	2,400 00
10		"	" ...	Juil. 1868....	.....	2,000 00	2,050 00	2,100 00
9	5	1re classe.....	" ...	Au max	.....	1,600 00	2,000 00	2,000 00
12	5	"	1re classe... .	Juil. 1868...	.....	1,600 00	1,650 00	1,700 00
6	3	"	"	" 1868...	.....	1,360 00	1,400 00	1,450 00
3		"	"	" 1868...	.....	1,240 00	1,250 00	1,300 00
3		"	Surn. 1re cl...	" 1868...	.....	1,240 00	1,250 00	1,300 00
2		"	1re classe.....	" 1869...	.....	1,200 00	1,200 00	1,250 00
2		3e classe.....	3e classe.....	Juil. 1871...	Juil. 1871...	600 00	600 00	600 00
1	8	4e "	"	Janv. 1871...	Janv. 1873...	500 00	500 00	500 00
.....		Extra	"	au-dess. max.	" ...	730 00	730 00	730 00
.....		"	2e ancienne...	Juil. 1869...	.....	1,277 50	1,100 00	1,150 00
3	6	.....	.....	Janv. 1871...	.....	450 00	450 00	450 00
.....		.....	.....	.....	.....	18,797 50	19,180 00	19,530 00
17	3	Député.....	Député	.....	.....	2,600 00	2,600 00	2,600 00
	8	1er commis..	1er commis...	Janv. 1869...	.....	2,000 00	2,025 00	2,075 00
12	9	1re classe.....	1re classe.....	Juil. 1868...	.....	1,600 00	1,650 00	1,700 00
11		"	Surn. 1re cl...	Au max.....	.....	1,400 00	1,400 00	1,400 00
11		"	"	"	.....	1,400 00	1,400 00	1,400 00
4		"	"	Juil. 1869...	.....	1,320 00	1,320 00	1,350 00
2		"	"	" 1869...	.....	1,240 00	1,240 00	1,250 00
3		2e classe.....	2e cadette.....	" 1868...	A présent.....	940 00	950 00	1,000 00
2	3	"	"	Au max.....	Janv. 1871...	1,000 00	1,000 00	1,000 00
	10	"	"	Janv. 1873...	" 1873...	900 00	900 00	900 00
	2	4e classe.....	3e classe.....	Juil. 1870...	Juil. 1872...	500 00	500 00	500 00
	5	3e classe.....	"	" 1874...	" 1874...	600 00	600 00	600 00
.....		Extra	"	Janv. 1872...	Janv. 1874...	547 50	547 50	547 50
	3	Aspirant.....	Aspirant	Juil. 1872...	Juil. 1874...	300 00	500 00	500 00
12		.....	.....	Juil. 1868...	.....	450 00	480 00	500 00
	8	.....	.....	Janv. 1868...	.....	300 00	315 00	345 00
.....		.....	.....	.....	.....	17,097 50	17,427 50	17,667 50
1		Député.....	Député	.....	.....	2,600 00	2,600 00	2,600 00
1		1er commis...	1er commis...	.....	.....	2,000 00	2,050 00	2,100 00
11		1re classe.....	1re classe.....	Juil. 1868...	.....	1,400 00	1,450 00	1,500 00
3	9	2e "	2e cadette.....	Janv. 1870...	Janv. 1870...	940 00	940 00	945 00
.....		Extra	"	Juil. 1869...	Juil. 1869...	912 50	980 00	1,000 00
	5	3e classe.....	"	" 1868...	" 1869...	800 00	850 00	900 00
	5	"	"	" 1869...	" 1873...	700 00	700 00	750 00
.....		4e classe.....	Aspirant	" 1872...	" 1874...	500 00	500 00	500 00
2	2	3e "	2e cadette.....	" 1869...	" 1871...	800 00	800 00	850 00
.....		.....	.....	.....	.....	1,200 00	1,200 00	1,200 00
... .		.....	.....	Juil. 1872...	.....	450 00	450 00	450 00
.....		.....	.....	.....	.....	12,302 50	12,520 00	12,795 00

placé sur le service extérieur.

APPENDICE

CLASSIFICATION DU

Département.	Nom.	Fonctions.	Age.	Etats de service, 1er juillet 1868. Ann.	M.
Travaux Publics	T. Trudeau	Député	42	8	7
	F. Braun	Secrétaire	42	13	9
	J. B. Howard	Secrétaire privé	22	1	
	J. B. French	Correspondance	58	4	2
	J. W. Harper	Commis et payeur	45	15	9
	F. H. Ennis	Régistraire	31	4	2
	G. Verret	Journal	37	6	11
	J. R. Arnoldi	Copiste	30	8	7
	T. F. N. Bonneville	Gardien des archives	38	12	
	O. Dionne	Commis	33	4	3
	H. A. Fissiault	Notaire du dépt	40	8	1
	C. Pope	Copiste	34	6	11
	J. Baine	Teneur de livres	46	11	6
	F. Hamel	Assist. do	47	12	2
	John Page	Ingénieur en chef	50	25	8
	F. P. Rubidge	Assistant	63	26	7
	G. F. Baillairgé	Ingénieur	44	23	10
	T. Monro	do	37	8	5
	J. H. Rowan	do	38	8	2
	J. Guerin	do	50	3	10
	E. H. Parent	do	33	3	10
	C. McCarthy	do	50	11	10
	J. LeB. Ross	do	33	11	7
	C. E. Michaud	Dessinateur	34	3	8
	S. McLaughlin	Commis et photographe	43	7	
	M. Battle	Percepteur des fermages hydrauliques	40	6	8
	P. Owens	Concierge	42	17	9
	M. Walsh	Messager	59	23	9
	H. Potvin	do	33	6	9
	J. Deslauriers	do	42	7	9
		30 personnes	.....	.....	
Départ. des Postes	W. H. Griffin	Député M. G. P	56	38	
	W. White	Secrétaire, etc.	39	13	7
	W. D. LeSueur	Correspondance, nomination et établissement de nouveaux bureaux de poste.	29	11	5
	G. H. Hargrave	Contrats des malles, etc	42	11	1
	J. Plunkett	Lettres perdues, etc	32	7	5
	W. S. Thomas	Correspondance et agit comme secr. privé	24	3	1
	O. Fréchette	Soumissions et correspondance française.	39	6	5
	T. Cross	Obligations des M. P	32	2	2
	A. Lindsay	Garde et émission des formules	29	4	
	E. Clarke	Copiste	19	1	3
	W. A. Maingy	do	61	26	
	E. Fletcher	do	18		1
	Brinsley King	Chargé des lettres au rebut	30	11	9
	G. O'Donohue	Assistant do	24	3	5
	M. K. Dunlevie	do	20		5
	H. E. A. Wetherly	Chargé des estampilles	36	14	7
	A. Boswell	Assistant	19	1	1
	C. Roger	Teneur de livres des timbres	50	3	
	John Ashworth	Caissier	45	24	8
	John Boyd	Commis des avis	58	12	3
	R. Sinclair	Teneur de livres, serv. des mal. Océaniq.	37	9	2
	H. A. Wickstead	Comptable	56	28	7
	E. C. Hayden	Premier examinateur des comptes	48	23	11
	W. H. Smithson	Premier compilateur	35	8	2
	R. Oliver	Compte des paquebots anglais	58	14	4
	J. F. McCuaig	Examinateur des feuilles mensuelles	46	21	8
	J. Audette	do et chargés des formules	49	14	1

B.—*Suite.*

PERSONNEL ACTUEL.

Etats de service au rang actuel.		Rang actuel sous l'ancien acte.	Rang proposé sous le nouvel acte.	Date où la 1re augmentation pourra commencer.	Date où il pourra être promu.	Salaire actuel.	Salaire proposé cette année 1868-9.	Ce qu'il sera l'an prochain, 1868-69.
Ann.	Mois					$ cts.	$ cts.	$ cts.
4	4	Député.....	Député	....	.....	3,500 00	3,500 00	3,500 00
4	4	1re classe	Chef	.....	.....	1,800 00	2,000 00	2,050 00
.....		Extra.....	2e cadette.....	Juil. 1869...	Juil. 1873...	730 00	700 00	750 00
.....		2e classe.....	"	" 1873...	" 1873...	900 00	900 00	900 00
11	2	1re "	Surn. 1re cl..	au-ds. du ma.	....	1,530 00	1,530 00	1,530 00
4	2	2e "	2e cadette.....	au max.	Juil. 1869...	1,000 00	1,000 00	1,000 00
.....		Extra	"	Juil. 1869...	" 1873...	730 00	730 00	750 00
8	7	3e classe.....	"	Jan., 1869...	Jan., 1871...	800 00	825 00	875 00
8	7	2e "	"	au-ds. du ma.	A présent. ...	1,100 00	1,100 00	1,100 00
.....		Extra	3e.....	do ...	Juil. 1870...	730 00	730 00	730 00
6		1re classe.....	1re classe.....	Juil. 1868...	.....	1,400 00	1,450 00	1,500 00
.....		Extra	2e cadette.....	" 1868...	Juil. 1873...	730 00	730 00	750 00
11	6	1re classe.....	1re classe.....	" 1868...	....	1,610 00	1,650 00	1,700 00
12	2	"	Surn. 1er cl ..	au max.....	.....	1,400 00	1,400 00	1,400 00
14	9	.....	.....	.....	.....	3,240 00	3,240 00	3,240 00
11	9	.....	....	.....	.....	2,400 00	2,400 00	2,400 00
2		1re classe	1re classe.....	au max.....	.....	1,800 00	1,800 00	1,800 00
2		"	"	Juil. 1876...	....	1,680 00	1,680 00	1,680 00
4	4	"	Surn. 1re cl..	Jan., 1869...	.....	1,280 00	1,300 00	1,350 00
3	10	2e classe.....	2e cadette.....	Jan., 1870...	Jan., 1870...	900 00	900 00	925 00
.....		Extra	3e	au-ds. du ma.	" 1871...	912 50	912 50	912 50
11	10	2e classe.....	2e ancienne..	Juil. 1869...	....	1,095 00	1,100 00	1,150 00
7		"	"	" 1869...	....	1,100 00	1,100 00	1,150 00
3	8	"	2e cadette ...	Jan., 1870...	Jan., 1870...	900 00	900 00	925 00
7		"	"	au-ds. du ma.	A présent ..	1,060 00	1,060 00	1,060 00
6	8	.....	.....	.....	.....	650 00	800 00	800 00
12	9	.....	.....	au max.....	.....	500 00	500 00	500 00
9	9	.....	.....	Juil. 1868...	....	450 00	480 00	500 00
6	9	.....	.....	" 1868...	..... .	450 00	480 00	500 00
1	9	.....	.....	" 1868...	.....	450 00	480 00	500 00
.....		.....	.....	.....	.....	36,827 50	37,377 50	37,927 50
17		Député.....	Député	.....	.....	2,600 00	2,600 00	2,600 00
7	5	Secrétaire.....	Chef	Juil. 1869...	.....	1,800 00	2,000 00	2,050 00
3	6	2e classe.....	1re classe	Juil. 1869...	.....	980 00	1,200 00	1,250 00
1	7	2e "	2e classe cad	" 1868...	A présent.. ..	900 00	950 00	1,000 00
2		3e "	" ...	" 1869 ..	Juil. 1872...	760 00	760 00	800 00
3	1	2e "	" ...	au-ds. du ma.	" 1870...	1,020 00	1,020 00	1,020 00
3	6	2e "	" ...	Juil. 1869...	" 1873...	680 00	700 00	750 00
2	2	4e "	3e classe.....	" 1870...	" 1872...	500 00	500 00	500 00
1	11	4e "	" ...	" 1868...	" 1870...	500 00	550 00	600 00
1	3	4e "	" ...	" 1871...	" 1873...	500 00	500 00	500 00
	1	Extra.....	" ...	au max.....	A présent....	480 00	650 00	650 00
	1	"	" ...	Juil. 1869...	Juil. 1873...	480 00	400 00	450 00
3		2e classe.....	2e ancienne..	" 1869...	....	940 00	1,100 00	1,150 00
3	5	4e "	3e classe.....	" 1869...	Juil. 1871...	500 00	500 00	550 00
	5	4e "	"	" 1872...	" 1874. .	500 00	500 00	500 00
11		1re class.....	1re classe.....	" 1868...	....	1,400 00	1,450 00	1,500 00
1	1	4e "	3e "	" 1871...	Juil. 1873...	500 00	500 00	500 00
	5	3e classe.....	3e classe.....	au-ds. du ma.	Juil. 1871...	800 00	800 00	800 00
14		1re "	Chef	Juil. 1869...	.....	1,600 00	1,800 00	1,850 00
3	6	2e "	2e cadette ...	" 1868...	A présent....	980 00	1,000 00	1,000 00
7	5	2e "	" ancienne..	" 1869...	....	1,000 00	1,100 00	1,150 00
11		Chef	Chef	" 1868...	.....	2,000 00	2,050 00	2,100 00
11		1re classe	1re classe.....	" 1868...	.....	1,400 00	1,450 00	1,500 00
.....		"	"	" 1869...	.....	1,200 00	1,200 00	1,250 00
11		"	Surn. 1er cl...	au max.....	.....	1,400 00	1,400 00	1,400 00
11		"	" ...	Juil. 1868...	.....	1,320 00	1,350 00	1,400 00
3	6	"	" ...	Jan., 1869...	.....	1,280 00	1,290 00	1,320 00

APPENDICE

CLASSIFICATION DU

Département.	Nom.	Fonctions.	Age.	Années de service. 1er juil. 1868. Ann.	M.
Dépt. des Postes—*Suite.*	E. H. Benjamin	Examinateur des comptes	36	11	6
	H. J. Garrett	Journaux et comptes des banques	38	10	7
	H. W. Griffin	Examinateur des feuilles mensuelles	28	8	3
	P. E. Bucke	Assistant compilateur	39	12	6
	J. McNab	Examinateur des feuilles mensuelles	38	7	3
	J. C. Patterson	Assistant compilateur.	30	4	10
	G. M. Patrick	do examinateur	35		5
	J. Walsh	do compilateur	25	6	4
	R. Oliver	Devoirs généraux	18		9
	D. McCarthy	do	23		1
	*H. S. Hopkirk	do	17		1
	P. LeSueur	Surintendant	54	14	1
	C. W. Jenkins	Commis principal	53		7
	J. Brophy	Teneur du grand-livre	44	14	9
	W. Berry	Mandats sur la poste, Angleterre, etc.	26	7	5
	E. G. Bennett	Teneur du grand-livre	33	10	
	J. W. McDougall	Teneur du grand-livre général	27	3	2
	R. J. Shaw	Teneur du grand-livre	48	2	2
	C. J. Higgins	Copiste	35	1	
	L. Blanchet	Comptes des banques et formules	30		5
	C. Sangster	Teneur du grand-livre	46		3
	C. J. Stewart	Surintendant	29	13	5
	D. Matheson	Examinateur des comptes quotidiens	27	4	7
	C. L. Thomson	Teneur du grand-livre	28		3
	S. Burnham	Devoirs généraux	29		3
	Wm. Rance	Concierge.	46		2
	John Yorick	Messager	21	9	2
	Wm. O'Brien	do	24	6	2
	M. Bennett	do	48	7	6
		56 personnes			
Agriculture et Statistiq.	J. C. Taché	Député	48	8	7
	A. J. Cambie	Commis des brevets et comptable	33	11	
	S. S. Finden	Correspondance	58	23	
	C. C. Neville	Commis des statistiques	50	8	
	S. Drapeau	do	48	8	6
	W. H. Johnson	do	62	19	5
	S. Ferland	Marques de com. droits d'aut. et archives	31	6	
	N. Boissonnault	Conservateur des modèles	50	6	
	H. Casgrain	Assistant commis des brevets d'invent.	26	6	10
	J. O'Brien	Livre Bleu et traducteur	27	5	5
	E. Tétu	Commis	30	3	5
	D. Routier	do	24	6	
	J. E. D'Auteuil	do	25	3	
	D. Lanigan	do	48	1	8
	J. B. Jackson	do	22	1	8
	J. F. Dionne	do	33		3
	Rév. C. Tanguay	Attaché à un service spécial			
	*W. J. Lynch	Copiste	16	1	11
	J. E. Lemieux	Concierge	38	5	3
	A. Fréchette	Ouvrier (Modèles).	36	4	
	J. Boily	Messager	52	6	3
	B. Moreau	do	50	5	3
	J. B. Lacroix	do	60	5	
		23 personnes			

* Au-dessous de l'âge où il peut être nommé.

† Sur la supposition qu'il lui est accordé $400 comme prem. com., il reçoit maintenant $200 sur les dép. con.

B.—*Suite.*

PERSONNEL ACTUEL.

États de service au rang actuel.		Rang actuel sous l'ancien acte.	Rang proposé sous le nouvel acte.	Date où la 1re augmentation pourra commencer.	Date où il pourra être promu.	Salaire actuel.	Salaire proposé cette année, 1868–9.	Ce qu'il sera l'an prochain, 1869–70.
Ann.	Mois					$ cts.	$ cts.	$ cts.
3	6	2e classe.....	2e cadette.....	Jan. 1869...	A présent.. ..	980 00	990 00	1,000 00
1	7	"	"	" 1869...	Jan. 1869...	900 00	925 00	975 00
6	3	3e classe.....	"	Juil. 1868...	Juil. 1871...	760 00	800 00	850 00
2		"	"	" 1868...	A présent.....	800 00	850 00	900 00
3	6	"	"	" 1869...	Juil. 1873...	680 00	700 00	750 00
2		"	3e classe.....	Jan. 1870...	Jan. 1870...	600 00	600 00	625 00
	5	4e classe.....	"	Juil. 1872...	Juil. 1874...	500 00	500 00	500 00
	4	"	"	" 1868...	A présent.....	500 00	600 00	650 00
	1	"	"	Jan. 1872...	Jan. 1874...	500 00	500 00	500 00
	1	Extra	"	Juil. 1869...	Juil. 1873...	480 00	400 00	450 00
	1	"	"	" 1869...	" 1873...	480 00	400 00	450 00
14	1	Chef	Chef	" 1868...	.....	2,200 00	2,250 00	2,300 00
	7	1re classe.....	1re classe.....	Jan. 1869...	.....	1,200 00	1,225 00	1,275 00
7	5	2e "	2e ancienne...	" 1869...	.....	1,100 00	1,100 00	1,150 00
3	6	3e "	2e cadette.....	Juil. 1869...	Juil. 1873...	680 00	700 00	750 00
8		3e "	"	" 1868...	" 1869...	800 00	850 00	900 00
3	2	4e "	3e classe.....	" 1869...	" 1871...	500 00	500 00	550 00
2	2	4e "	"	" 1870...	" 1872...	500 00	500 00	500 00
1		4e "	"	" 1871...	" 1873...	500 00	500 00	500 00
	5	4e "	"	" 1872...	" 1874...	500 00	500 00	500 00
	3	4e "	"	" 1872...	" 1874...	500 00	500 00	500 00
6	11	1re classe.....	1re classe.....	" 1868...	.....	1,400 00	1,450 00	1,500 00
	5	2e "	2e cadette.....	" 1873...	Juil. 1873...	900 00	900 00	900 00
	3	3e classe.....	3e classe.....	Juil. 1874...	Juil. 1874 ..	600 00	600 00	600 00
	3	4e "	"	" 1872...	" 1874...	500 00	500 00	500 00
.....		.....	.....	Au max.....	.....	500 00	500 00	500 00
.....		.....	.....	Juil. 1868...	.....	416 00	420 00	450 00
.....		.....	.....	" 1868...	.....	416 00	420 00	450 00
.....		.....	.....	" 1868...	.....	364 00	390 00	420 00
.....		.....	.....	.....	.....	48,776 00	50,390 00	52,040 00
3	11	Député	Député	.....	.....	2,600 00	2,600 00	2,600 00
3	3	1re classe.....	1er et Chef..	Juil. 1868...	.....	† 1,440 00	1,650 00	1,700 00
4	6	2e classe.....	2e ancienne...	Juil. 1869...	A présent.....	1,020 00	1,100 00	1,150 00
4	6	"	2e cadette.. ...	Au-des. max.	Jan. 1869...	1,020 00	1,020 00	1,020 00
3	3	"	"	Au max.....	Juil. 1870...	1,000 00	1,000 00	1,000 00
3	3	"	"	"	" 1869...	1,000 00	1,000 00	1,000 00
2		"	"	Juil. 1871...	" 1871...	900 00	900 00	900 00
2		3e classe.....	3e.....	An-des. max.	A présent.....	730 00	730 00	730 00
4	6	"	2e cadette	Jan. 1869...	Jan. 1873...	720 00	735 00	775 00
4	6	"	3e.....	Au-des. max.	Juil. 1869...	720 00	720 00	720 00
.....		Extra	"	Au-des. max.	Juil. 1871...	730 00	730 00	730 00
.....		"	"	" ...	A présent.....	730 00	730 00	730 00
.....		"	"	" ...	Juil. 1871...	730 00	730 00	730 00
.....		"	"	" ...	Jan. 1873...	730 00	730 00	730 00
.....		"	"	" ...	" 1873...	730 00	730 00	730 00
.....		"	"	" ...	Juil. 1874...	730 00	730 00	730 00
.....		.....	.....	.....	.....	1,200 00	1,200 00	1,200 00
.....		.....	.....	.....	" 1870...	365 00	365 00	365 00
5	3	.....	.....	Au max.....	.....	500 00	500 00	500 00
4		.....	.....	Juil. 1871...	.....	450 00	450 00	450 00
6	3	.....	.....	" 1868...	.....	450 00	480 00	500 00
5	3	.....	.....	" 1869...	.....	450 00	450 00	480 00
2	9	.....	.....	" 1868...	.....	365 00	390 00	420 00
.....		.....	.....	.....	.....	19,310 00	19,670 00	19,890 00

APPENDICE

CLASSIFICATION DU

Département.	Nom.	Fonctions.	Age.	Etats de service, 1er juillet 1868.	
Marine et Pêcheries.....	William Smith	Député.....	47	28	
	*W. F. Whitcher	Pêcheries.....	40	20	3
	John Hardie	Correspondance et régistres	34	12	9
	John Tilton.....	Comptable	31	.....	
	S. P. Bauset	Commis, div. des pêcheries et dessinateur	34	14	
	J. S. Thomson	Commis	48	4	9
	W. H. Alexander.....	"	21		8
	James Daley	"	18		1
	J. R. Tucker.....	"	19		8
	‡Ellen Jessop	Concierge.....	48	10	
	Geo. Fisher.....	Messager	60	23	
	Thomas Wheeler.....	"	43		8
		12 personnes	.....	....	.....

* Sa première augmentation comme commis de première classe ne commencerait qu'en juillet 1870.
‡ L'on ne se propose pas d'employer à l'avenir de femme comme concierge.

APPENDICE B.—*Fin.*

TABLEAU GÉNÉRAL du personnel actuel du Gouvernement Civil, indiquant le total des salaires tels qu'ils sont et tels qu'ils seront sous le nouvel acte pour les années 1868–9 et 1869–70, sur la supposition que tous les employés actuels seront conservés, et à part les nouvelles nominations ou les augmentations autres que celles prescrites par l'acte.

DEPARTEMENT.	Nombre.	Salaire actuel.	1868–9.	1869–70.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Secrétaire du Gouverneur.....	9	10,075 00	9,055 00	9,155 00
Conseil Privé.....	12	12,753 33	12,933 33	13,213 33
Justice.....	7	7,165 83	7,365 83	7,415 83
Milice	15	15,480 00	15,820 00	16,115 00
Secrétaire d'Etat.....	25	25,968 10	26,517 50	26,957 50
Secrétaire pour les Provinces.....	6	8,140 00	8,180 00	8,230 00
Receveur-Général.....	12	16,970 00	17,050 00	17,135 00
Finances	16	19,003 33	19,103 33	19,323 33
Audition.....	14	18,797 50	19,180 00	19,530 00
Douanes.....	16	17,097 50	17,427 50	17,667 50
Revenu de l'Intérieur.....	11	12,302 50	12,520 00	12,795 00
Travaux Publics	30	36,827 50	37,377 50	37,927 50
Bureau de Poste.....	56	48,776 00	50,390 00	52,040 00
Agriculture.....	23	19,310 00	19,670 00	19,890 00
Marine et Pêcheries.....	12	11,630 00	12,060 00	12,130 00
Total	264	280,296 59	284,649 99	289,524 99

B.—*Suite.*

PERSONNEL ACTUEL.

Etats de service au rang actuel.		Rang actuel sous l'ancien acte.	Rang proposé sous le nouvel acte.	Date où la 1re augmentation pourra commencer.	Date où il pourra être promu.	Salaire. actuel.	Salaire proposé cette année, 1868-9.	Ce qu'il sera l'an prochain, 1869-70.
Ann.	Mois					$ cts.	$ cts.	$ cts.
1		Député	Deputé	.....	.....	2,600 00	2,600 00	2,600 00
6	6	1ère classe...	1ère cl. et chf	.....	.....	1,600 00	2,000 00	2,000 00
8	9	"	1ère classe...	Janv., 1873...	.....	1,400 00	1,400 00	1,400 00
8	9	"	"	" 1873...	.....	1,400 00	1,400 00	1,400 00
9		2de classe.....	2d classe anc.	Juil., 1869...	.....	1,100 00	1,100 00	1,150 00
.....		Extra	3ème classe..	au-ds. du ma.	Janv., 1870...	730 00	730 00	730 00
	8	4ème classe ..	"	Janv., 1872...	" 1874...	500 00	500 00	500 00
	1	"	"	" 1872...	" 1874...	500 00	500 00	500 00
	8	"	"	" 1872...	" 1874...	500 00	500 00	500 00
1		.....	.....	.....	.....	400 00	400 00	400 00
23		.....	.....	Juil., 1868...	.....	450 00	480 00	500 00
	8	.....	.....	Janv., 1874...	.....	450 00	450 00	450 00
.....		.....	.....	.....	.....	11,630 00	12,060 00	12,130 00

APPENDICE C.

LISTE DES PREMIERS COMMIS classifiés d'après l'importance de leurs fonctions.

Salaires s'élevant de $2,000 à $2,400.

Milice.....Comptable.
Secrétaire d'Etat.....Député-surintendant des affaires des Sauvages.
Audition.....Assistant-auditeur.
Do .....Comptable des dépenses contingentes.
Douanes.....Sous-commissaire.
Revenu de l'intérieur .....Sous-commissaire et inspecteur en chef.
Travaux Publics.....Secrétaire.
Bureau de poste.....Secrétaire.
Do .....Comptable.
Do .....Surintendant de la division des mandats sur la Poste.

Salaires s'élevant de $1,800 à $2,200.

Bureau du Gouverneur-Général...Premier commis.
Conseil Privé.....Greffier-adjoint.
Secrétaire d'Etat.....Député-régistraire et greffier de la couronne en chancellerie.
Do .....Agent des terrains de l'artillerie.
Bureau de poste .....Caissier.
Do .....Surintendant des caisses d'épargne.

Dans les départements suivants, il faudra choisir l'un des commis de 1ère classe pour agir comme premier commis, en lui donnant une indemnité de pas plus de $400, et un salaire total n'excédant pas $2,000.

Bureau du receveur-général.
Finances, (division du comptable.)
Agriculture.
Marine et Pêcheries.

—

Dans les départements suivants, il ne parait pas y avoir besoin de premier commis, le commis de 1ère classe ou le plus ancien commis de 1ère classe (s'il y en a plus d'un) commandant en second :—

Département de la Justice.
Do du Secrétaire pour les Provinces.

Outre ceux-ci, l'inspecteur, dans le département des Finances, aura rang de premier commis avec un salaire fixe de $2,000 comme les inspecteurs des douanes, des postes, etc., qui sont classés dans les services extérieure de ces départements.

APPENDICE D.

LISTE des personnes qui, ayant été employées comme commis extra, sont maintenant portées sur les bordereaux à des salaires excédant ceux de l'ancien acte du Service Civil.

Département.	Nom.	Age.	Etats de service.		Salaire.
			Ann.	M.	
Justice	A. Atcheson	28	1	8	$912 50
	J. A. Macdonell	18	1	7	730 00
Milice	H. D. J. Lane	19	1	9	730 00
Secrétaire d'Etat	L. M. Amouroux	58	6	1	912 50
	E. Brousseau	33	4	6	912 50
	H. J. Morgan	26	4	.....	912 50
	J. V. De Boucherville	38	3	1	730 00
	W. M. Goodeve	20	2	4	730 00
Secrétaire des Provinces	N. Têtu	29	1	6	730 00
Audition	J. B. Simpson	26	1	7	730 00
Revenu de l'Intérieur	R. Nettle	52	11	4	912 50
Travaux Publics	J. B. Howard	22	1	.....	730 00
	G. Verret	37	6	11	730 00
	O. Dionne	33	4	3	730 00
	C. Pope	34	6	11	730 00
	E. H. Parent	33	3	10	912 50
Agriculture	N. Boissonnault	50	6	.....	730 00
	E. Têtu	30	3	5	730 00
	D. Routier	24	6	.....	730 00
	J. E. D'Auteuil	25	3	....	730 00
	D. Lanigan	48	1	8	730 00
	J. B. Jackson	22	1	8	730 00
	J. F. Dionne	33	.....	3	730 00
Marine	J. S. Thomson	48	4	9	730 00

APPENDICE E.

LISTE des employés qui auraient eu droit, en vertu de l'ancienne loi, à une augmentation en 1867-8, indiquant quel surcroît de salaire il en résulterait, si cette augmentation leur était accordée.

Département.	Noms.	1867-8.	1868-9.	1869-70.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Dépt. du Gouverneur-Général	F. Burrowes	40 00	40 00	10 00
Conseil Privé	F. H. Himsworth	40 00	30 00	0 00
	H. Alexander	40 00	50 00	0 00
	W. H. Lee	40 00	0 00	0 00
Milice	H. O'Meara	40 00	40 00	0 00
	E. Gélinas	40 00	0 00	0 00
Secrétaire d'Etat	J. M. Tétu	40 00	20 00	10 00
	J. A. Bélanger	40 00	0 00	0 00
	L. Vankoughnet	40 00	40 00	40 00
	J. M. Lecourt	40 00	40 00	40 00
	F. P. Austin	40 00	30 00	0 00
	W. Mills	40 00	40 00	30 00
Receveur-Général	F. Hunter	40 00	40 00	25 00
Finances	R. W. Baxter	40 00	40 00	0 00
	J. A. Torrance	40 00	40 00	0 00
	P. C. Ryan	40 00	20 00	0 00
	H. A. Jones	40 00	40 00	40 00
Audition	A. Harvey	40 00	50 00	50 00
	J. Patterson	40 00	50 00	50 00
	E. C. Barber	40 00	30 00	0 00
	G. M. Jarvis	40 00	40 00	0 00
	J. R. Hall	40 00	40 00	40 00
Douanes	G. A. Mailleue	40 00	40 00	0 00
	P. E. Sheppard	40 00	40 00	30 00
	H. C. Hay	40 00	50 00	0 00
	J. A. Wolff	100 00	100 00	100 00
Revenu de l'Intérieur	J. F. Brown	40 00	40 00	35 00
Travaux Publics	J. H. Rowan	40 00	20 00	10 00
	S. McLaughlin	40 00	40 00	40 00
Départ. des Postes	W. D. Lesueur	40 00	0 00	0 00
	G. H. Hargrave	20 00	0 00	0 00
	J. Plunkett	40 00	40 00	0 00
	O. Fréchette	40 00	20 00	0 00
	*T. Cross	100 00	100 00	100 00
	A. Lindsay	100 00	50 00	0 00
	Brinsley King	40 00	0 00	0 00
	*G. O'Donohue	100 00	100 00	50 00
	J. Boyd	40 00	20 00	20 00
	J. F. McCuaig	40 00	50 00	0 00
	J. Audette	40 00	45 00	10 00
	E. H. Benjamin	40 00	30 00	20 00
	H. J. Garrett	20 00	15 00	0 00
	H. W. Griffin	40 00	0 00	0 00
	J. McNab	40 00	50 00	0 00
	C. C. Neville	20 00	20 00	20 00
	S. Drapeau	20 00	20 00	20 00
	J. C. Patterson	40 00	40 00	15 00
	W. Berry	40 00	50 00	0 00
	*J. W. McDougall	100 00	100 00	50 00
	*R. J. Shaw	100 00	100 00	100 00
Agriculture	S. Finden	40 00	0 00	0 00
	C. C. Neville	40 00	40 00	40 00
	S. Ferland	40 00	40 00	40 00
	H. Casgrain	40 00	25 00	0 00
	J. O'Brien	40 00	40 00	40 00
	Total	2,480 00	2,045 00	1,075 00

NOTE.—Si les arrérages de l'année dernière étaient payés, et si les changements correspondants étaient faits dans les salaires pour l'année courante, le surcroît total de dépenses serait, pour cette année, de $4,525.

* Les noms précédés d'une * sont ceux d'employés qui ont été promus par ordre ministériel, mais le vote ayant été pris pour le salaire moindre, la promotion n'a pas eu lieu.

APPENDICE F.

LISTE des employés qui ont été promus, ou dont la promotion a été recommandée, avant juillet 1868, mais dont la promotion n'a pas eu lieu en conséquence de ce que les salaires pour 1867-8 avaient été votés au taux auquel ils étaient au 30 juin 1867; indiquant quelle addition à leur salaire il en résulterait, si leur promotion était maintenant sanctionnée.

Département.	Noms.	1867-8.	1868-9.	1869-70.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Justice	J. Stuart*	.....	50 00	50 00
Revenu de l'Intérieur	J. F. Brown	60 00	60 00	55 00
Départ. des Postes	W. D. Lesueur	91 66	0 00	0 00
	T. Cross	25 00	100 00	100 00
	G. O. Donohue	25 00	100 00	50 00
	J. McDougall	100 00	100 00	50 00
	R. J. Shaw	25 00	100 00	100 00
	Total	326 66	510 00	405 00

* N.B.—Il n'aurait pas à recevoir d'arrérages pour 1867-8, parce qu'il a reçu la somme additionnelle à même les dépenses contingentes.

APPENDICE G.

LISTE des employés, dans les Départements, âgés de 60 à 65 ans.

Département.	Noms.	Fonctions.	Salaire.	Etats de service.	Age.
			$ cts.	Années.	Ans.
Secrétaire d'Etat	Wm. Spragge	1er commis	2,000 00	39	60
	J. Forsyth	Huissier	415 60	22	61
	J. Gow	Messager	500 00	40	60
Receveur-Général	T. D. Harington	Sous-chef	2,600 00	36	60
	F. Hunter	2e ancienne	1,320 00	10½	63
Finances	D. Ryan	Concierge	500 00	26	60
Audition	John Langton	Auditeur	2,600 00	12½	60
	John Simpson	Asst.-auditeur	2,400 00	4	60
	T. Cruse	Teneur de livres	1,600 00	12½	64
Douanes	R. S. M. Bouchette	Commissaire	2,600 00	22	63
Revenu de l'Intérieur	T. Worthington	do	2,600 00	25	64
Travaux Publics	F. P. Rubidge	Ingénieur	2,400 00	26½	63
Dépt. des Postes	W. A. Maingy	Extra	480 00	26	61
Agriculture	W. H. Johnson	2e cadette	1,000 00	10½	62
	J. B. Lacroix	Messager	365 00	5	60
Marine	G. Fisher	Messager	450 00	23	60

APPENDICE H.

LISTE des employés, dans les Départements, âgés de 65 ans et plus.

Département.	Noms.	Fonctions.	Salaire.	Etats de service	Age.
			$ cts.	Années.	Ans.
Secrétaire du Gouverneur..	Lt. Col. Irvine	Aide-de-camp	1,840 00	15	68
Conseil Privé	W. H. Lee	Député	2,600 00	48	69
"	F. Vallerand	Commis, 1re classe	1,400 00	36	75
Secrétaire d'Etat	E. Parent	Sous-secrétaire	2,840 00	26	67
	S. G. Murray	Commis, 3e classe	750 00	34	69
Douanes	H. H. Duffill	do 1re	1,400 00	25	73
Revenu de l'Intérieur	L. J. O'Brien	do 1re	1,400 00	12	71
Départ. des Postes	J. Boyd	do 2e	980 00	12	68

APPENDICE I.

COMMIS auxquels, d'après la nature de leurs fonctions, il est recommandé par les Sous-Chefs de leurs départements de donner un rang plus élevé que celui auquel ils auraient droit par les règlements.

Département.	Noms.	Rang projeté.	Actuel.	Quand ils pourront être promus.
Secrétaire d'Etat	L. Vankoughnet	2e ancienne	2e cadette	Juil. 1870.
Do	F. P. Austin	do	do	Juil. 1869.
Do	J. Lecourt	do	do	Juil. 1873.
Receveur-Général	J. B. H. Neeve	do	do	Juil. 1870.
Finance	H. A. Jones	2 cadette	3e	Juil. 1871.
Douanes	W. A. Bell	2e ancienne	2e cadette	Jan. 1871.
Revenu de l'Intérieur	J. F. Brown	do	do	Jan. 1870.
Do	A. Begg	do	do	Juil. 1869.
Travaux Publics	J. B. French	do	do	Juil. 1873.
Do	*E. H. Parent	do	3e	Juil. 1871.
Do	J. Guerin	do	2e cadette	Juil. 1869.
Dépt. des Postes	J. C. Patterson	2e cadette	3e	Jan. 1870.
Do	J. W. McDougall	do	do	Juil. 1871.
Agriculture	S. S. Finden	2e ancienne	2e do	Jan. 1869.
Do	C. C. Neville	do	Cadette	Jan. 1869.
Do	S. Drapeau	do	do	Juil. 1870.
Do	W. H. Johnston	do	do	Juil. 1869.

* M. Parent est maintenant payé à la journée, et est ainsi classé parmi les commis extra, mais sa position, tant à l'égard de ses états de service que de ses fonctions, est exactement la même que celle de M. Guerin. Nous pensons que dans ce cas la stricte application des règlements constituerait une injustice, et que l'on devrait le traiter aussi favorablement que M. Guerin.

SECOND RAPPORT

DE LA

COMMISSION DU SERVICE CIVIL.

IMPRIME PAR ORDRE DU PARLEMENT.

OTTAWA:
IMPRIMÉ PAR HUNTER, ROSE ET LEMIEUX.
1869.

SECOND RAPPORT

DE LA

COMMISSION DU SERVICE CIVIL.

Les Commissaires chargés de faire enquête et rapport sur l'organisation du Service Civil de la Puissance du Canada, ont l'honneur de soumettre un second rapport.

Dans le premier, nous nous sommes beaucoup étendus sur la composition du personnel des départements à Ottawa. Depuis cette époque, quelques uns de nos membres ont visité les principales villes de la Puissance, et nous ont fait un rapport sur les divisions extérieures sous le contrôle des divers départements. Avant d'entrer dans les détails, nous croyons devoir faire quelques observations sur la composition du service extérieur en général.

La première section de l'acte du Service Civil établit la classification dans les départements, et dans notre premier rapport il ne s'agissait que d'appliquer cette classification au personnel existant. La seconde section de l'acte prescrit que "les services extérieurs seront organisés et classés comme il est ci-après pourvu," et la voie pour y parvenir est énoncée en la 15me section du même acte, c'est-à-dire par le gouverneur-général en conseil. Il était clairement entendu que les mêmes règles de classification ne devraient pas s'appliquer aux deux branches du service ; mais pour mettre fin à tout doute qui pourrait surgir sur l'interprétation de la section quinzième, nous croyons qu'il serait judicieux de déclarer d'une manière précise, par un arrêté du conseil, que les mêmes règles n'ont d'application que dans des cas spécialement prévus.

Chaque service est si différent et les aptitudes pour en remplir les devoirs si variées qu'il ne serait pas à propos de les organiser sur un même pied. Où le service est considérable et régulier dans ses exigences, comme aux départements des postes, des douanes et de l'accise, nous avons fait une classification générale indiquant le minimum ainsi que le maximun de traitement qui serait alloué, et cette classification nous paraît satisfaisante. Nous n'avons pas entrepris de fixer le traitement exact que recevra chaque employé, ni le personnel qui sera requis à chaque port ou station. Pour le faire, il aurait fallu un examen minutieux de chaque localité, chose qui serait impossible pour le plus grand nombre d'entre nous, vu les devoirs que nous avons à remplir dans les départements, et ceux qui incombent aux membres de la commission qui ne sont pas au service du gouvernement. Nous aurions été contraints de nous en rapporter aux renseignements du sous-chef du département, et nous croyons qu'il est plus juste de laisser l'application du principe général de classification que nous avons soumis à ceux qui en ont la responsabilité, et que, vu leurs connaissances, peuvent mieux l'appliquer dans chaque cas particulier qui pourrait se présenter. La quinzième section prescrit que telle organisation qu'approuverait le gouverneur-général en conseil, sera soumise au parlement et servira de base au budget de l'année. Nous croyons que le budget devrait être soumis en détail, et que par là il atteindrait le but voulu par la section.

Dans d'autres cas, où le personnel n'est pas assez considérable pour donner lieu à une classification générale, nous avons signalé certains traitements qui nous ont paru ou trop élevés ou insuffisants, et là où nous n'avons pas fait d'observations sur les salaires, nous n'avons pas eu de raison pour les modifier. En certaines circonstances, comme dans le

cas des maisons de la Trinité de Québec et de Montréal, nous avons recommandé une distribution de fonctions entièrement nouvelles, et une nouvelle classification des appointements en sera le résultat inévitable.

Il y a deux dispositions de l'acte du service civil qui devraient être considérées comme s'appliquant aux employés des services extérieurs aussi bien qu'à ceux qui résident au siége du gouvernement.

Tous les employés permanents du gouvernement devraient produire des certificats, et subir l'examen voulu par la section sixième. Dans certains cas, où des aptitudes particulières sont requises, comme pour les officiers de l'accise, les inspecteurs de bateau-à-vapeur, etc., le département est autorisé à exiger un examen spécial outre celui que doivent subir les aspirants ordinaires. Dans d'autres cas, comme pour les gardiens des phares et les facteurs, les mêmes connaissances ne seront pas exigées ; et chaque département devrait être notifié d'envoyer au bureau du service civil un état indiquant les aptitudes requises pour chaque grade ; et le bureau a le pouvoir de règler aussi les examens locaux, afin d'éviter aux aspirants tout trouble inutile pour assister aux examens.

La règle concernant l'âge auquel on peut être admis dans le service public, devrait être rigoureusement suivie. Dans certains cas, comme les garde-pêche, gardiens de phare, etc., les admissions au service devraient sans doute se faire à un âge plus avancé que celui prescrit par l'acte du service civil pour le personnel des départements ; mais la troisième section, (paragraphe 1), semble embrasser les cas de ce genre, et un arrêté général du conseil autorisant la nomination d'employés âgés de plus de 25 ans, pour certains bureaux, serait d'accord avec la disposition de cette section ; mais il y a doute jusqu'à quel point au-delà de 40, qui est l'âge déterminé, l'on pourrait faire ces nominations, surtout s'il s'agissait d'inaugurer un système de pensions de retraite. Si dans une classe particulière d'employés, (les gardiens de phare, par exemple), on trouvait avantageux d'étendre cette limite, on devrait établir une règle fixe et l'observer rigoureusement.

Après ces observations préliminaires, nous allons passer au rapport sur les divisions extérieures du service public.

SERVICES EXTERIEURS SOUS LE CONTROLE DU DEPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PECHERIES.

Les services sous la surveillance du département de la marine et des pêcheries sont d'un genre varié, et c'est pour cette raison,—et parce que c'est la première fois qu'ils sont soumis à un seul système d'administration,—qu'ils méritent plus d'attention que toute autre branche du service public.

PHARES, ETC.

Le plus important de ces services est celui de l'entretien des phares, expression générale qui comprend les bouées, balises, sifflets d'alarme, stations à pavillon, maisons de secours et autres choses servant à la sûreté de la navigation.

Les phares, etc, sur le St. Laurent depuis Montréal jusqu'en bas du fleuve, étaient sous la direction des bureaux indépendants des maisons de la Trinité de Québec et de Montréal, et n'étaient guère surveillés par l'exécutif, mais aussitôt qu'on eût établi un système de phares en haut de Montréal, ils ont été placés sous la direction du département des travaux publics qui avait le contrôle général de cette partie de la navigation. Dans la Nouvelle-Ecosse, ils se trouvaient sous la surveillance du bureau des travaux, qui lui-même n'était dirigé par aucun ministre en particulier, et au Nouveau-Brunswick sous celle du bureau des commissaires des institutions publiques, dont trois ministres faisaient partie avec des commissaires non-salariés et deux officiers permanents salariés. Depuis la confédération, le département de la marine et des pêcheries s'est chargé des phares qui, jusqu'alors, étaient sous la direction du département des travaux publics, et de tous les phares de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, les divers bureaux qui en avaient le contrôle n'étaient que des institutions locales. Les phares en bas de Montréal sont encore sous la direction des Maisons de la Trinité. Ces institutions sont, sans doute, sous

la surveillance générale du département, qui n'a cependant pas directement le même contrôle sur ces phares que sur les autres phares de Puissance. Nous sommes d'avis qu'une règle uniforme devrait être établie à cet égard, et que les phares du St. Laurent devraient être sous la direction immédiate du département, avec des inspecteurs locaux, pratique suivie en d'autres endroits de la Puissance; et nous n'avons aucun doute que le placement des bouées, au printemps, et la fourniture des approvisionnements pourraient par là s'effectuer avec une plus grande économie. Nous voyons qu'en Angleterre un changement analogue a été recommandé par une commission royale.

PILOTES.

Le même défaut d'uniformité se reproduit dans le contrôle des pilotes. Dans la Nouvelle-Ecosse, le gouvernement a nommé une commission de pilotage chargée de l'examen des pilotes et de leur admission à l'exercice de leur profession. Elle doit aussi dresser des règlements auxquels ils sont soumis, excepté cependant l'échelle des honoraires qui est déterminée par le statut. Au port de St. Jean, la corporation passe des règlements pour le pilotage, et vu qu'il ne s'y trouve pas de surintendant de pilotes, la corporation elle-même leur fait subir l'examen et les admet à l'exercice de la profession. Dans le comté de Charlotte, trois commissaires sont nommés pour faire des règlements de pilotage. Dans les autres parties du Nouveau-Brunswick, la tâche est remplie par la cour des sessions de comté, qui nomment des syndics pour l'admission des pilotes. En Canada, le pilotage du fleuve St. Laurent est sous la direction des maisons de la trinité de Québec et de Montréal. Les salaires des surintendants s'élèvent, à l'une de ses villes, à $2,400, et à l'autre, à $1,200, outre une proportion des traitements annuels et émoluments contingents des employés. L'on a créé à chacun de ces ports un fonds pour le soutien des pilotes infirmes. Ce fonds est entretenu par un percentage prélevé sur les honoraires des pilotes. Nous avons à ajouter que dans les deux cas les fonds sont placés d'une manière très irrégulière, (des sommes considérables restant entre les mains des trésoriers), et les placements eux-mêmes d'un genre très varié. Nous sommes d'avis que pour des fonds publics leur placement devrait être en effets publics, ou ce qui serait mieux encore, les revenus pourraient être versés entre les mains du receveur général, avec intérêt sur les balances trimestrielles, comme cela se pratique pour d'autres dépôts.

Le contrôle des pilotes semblerait exiger l'établissement de quelques bureaux locaux, sous la direction générale du département; mais cette question demande évidemment une révision complète, et les dépenses du fonctionnement, qui, dans certaines parties de la Puissance, sont payées par les municipalités, ne devraient pas l'être dans d'autres à même le coffre public.

HAVRES.

On rencontre le même défaut d'uniformité dans l'administration des havres des différentes parties de la Puissance. Dans Ontario, le havre du Presqu'Ile est le seul qui se trouve sous le contrôle d'un officier du département des travaux publics; tous les autres sont sous la direction des municipalités ou sous celle des bureaux de commissaires de havre locaux. Il y a à Montréal une commission de havre nommée par le gouvernement, chargée non seulement du havre même, mais aussi des améliorations dans la navigation en aval du fleuve. On pourvoit en général aux dépenses par les droits de mouillage, sur le crédit desquels l'on émet des bons de temps à autre, avec ou sans la garantie du gouvernement, et en 1860 le gouvernement à pris sur lui le total des dépenses de l'approfondissement du lac St.-Pierre.

Depuis cette époque, toutes les améliorations ont été faites aux frais du gouvernement général, par l'intermédiaire du département des travaux publics, mais les travaux mêmes se font par les commissaires du havre, en vertu d'une convention avec ce département. Depuis que la commission a pu se débarrasser de la dette considérable qu'ont entraînée ces travaux importants, elle a été en mesure de subvenir à ses propres dépenses. A Québec, on a établi depuis quelques années passées une commission du havre sur le même principe que celle de Montréal, mais elle a éprouvé des difficultés financières et a demandé du secours au gouvernement; mais comme cette question est renvoyée à une

commission nommée spécialement pour s'enquérir de l'affaire, il n'est pas nécessaire d'en parler autrement que pour donner une idée des différentes relations qu'ont les divers hâvres du pays avec le gouvernement général. Mais indépendamment des améliorations du havre de Québec qui sont confiées à la commission, la surveillance des navires dans le havre est déléguée à un maître de port, dont le traitement et toute autre rémunération sont à la charge de la Puissance, et dont les fonctions constituent une partie considérable des devoirs de la Maison de la Trinité à Québec; et comme le havre de Québec est censé s'étendre jusqu'au golfe, il y a un maître de havre salarié à Gaspé et à une des Iles Magdeleine, et les réglements pour ces havres sont faits par la Maison de la Trinité. Le maître du port de Sorel est de la même manière sous le contrôle de la maison de la Trinité de Montréal.

Il n'y a pas de maître de havre à Halifax, mais dans les autres parties de la Nouvelle Ecosse les cours de sessions ont le pouvoir d'en nommer un et d'en définir les fonctions. Ces cours peuvent aussi fixer les limites du havre ainsi que l'allocation du maitre du havre, qui ne doit pas excéder celle indiquée en la cédule de l'acte. Au Nouveau-Brunswick, les maîtres de havres sont nommés par les cours de sessions de comté, et leur traitement déterminé par statut; mais à St. Jean, c'est la corporation qui les nomme et qui fixe le taux de leurs honoraires.

Le maître de havre à Québec est, par conséquent, le seul aux ports principaux de la Puissance qui soit payé à même les fonds provinciaux, ce qui entraîne pour lui, son commis, un huissier et quatre chaloupiers, une dépense annuelle d'au-delà de $4,500. Il serait avantageux de mettre le service des havres sur un pied plus uniforme. Sous le système actuel même, il pourrait s'effectuer une économie annuelle de $1,200, si le maître de havre à Québec se servait des chaloupes de la police de rade, et le fait est que la police de rade même pourrait être placée sous le contrôle des maîtres de havre.

PRÉPOSÉS À L'ENGAGEMENT DES MATELOTS.

Le bureau du préposé à l'engagement des matelots à Québec coûte à la Puissance $1,200, à part les deux agents de police à son service. On ne trouve rien d'analogue ailleurs, de semblables officiers ne recevant que des honoraires. S'il était obligatoire pour tous les matelots de s'engager par l'intermédiaire du bureau, pratique qui n'est pas suivie à Québec, les honoraires devraient subvenir à toutes les dépenses.

POLICE DE RADE.

La police de rade à Québec est payée par le gouvernement, et pour subvenir à son entretien l'on a imposé certains droits de tonnage qui, vu qu'ils ont été augmentés durant la dernière session, pourront peut être suffire aux dépenses. A Montréal, on n'avait pas recours au système de droits de tonnage pour faire face à ce genre de dépense, mais les commissaires du hâvre y contribuaient. Sous la loi nouvelle, les droits de tonnage sont prélevés, mais ils auront peine à fournir le montant nécessaire.

Outre ses devoirs qui se rattachent d'une manière plus immédiate aux ports particuliers, l'effectif a été de temps à autre au service du gouvernement général. Il ne se rencontre rien d'analogue dans aucune autre partie de la Puissance, et en tant que ces services sont purement locaux, il paraîtrait plus juste que toute la dépense, y comprise celle du maître du havre, du préposé à l'engagement des matelots, du surintendant des pilotes et d'autres officiers, fut payée à l'aide de droits de mouillage ou autres taxes locales. Dans tous les cas, nous croyons qu'il y a deux espèces d'amélioration qu'il serait facile d'introduire. Jusqu'à présent la police a été nommée par le juge des sessions, qui a le contrôle de son effectif, tandis que le salaire du chef nominal de la police de Québec n'équivaut pas à l'allocation journalière de son patron de chaloupe. Nous croyons qu'un semblable arrangement ne convient guère. On devrait attacher plus d'importance à la place de chef si l'on tient à maintenir une discipline efficace, et l'on devrait lui confier toute la direction de l'effectif, avec le pouvoir de recommander et de démettre ses subalternes, sujet à l'approbation du département. Ce serait faire encore un grand pas vers le progrès, si l'on remplaçait les embarcations à rames par des chaloupes à vapeur, surtout à Québec.

L'adoption d'une telle mesure pourrait permettre une réduction considérable dans l'effectif et les dépenses qui nécessite son maintien.

STEAMERS ET AUTRES NAVIRES DE LA PUISSANCE.

La ci-devant province du Canada entretenait trois steamers pour le transport des malles et des passagers entre Québec et les ports situés plus bas, ainsi que pour la desserte des phares, etc., dont l'administration nécessitait l'emploi d'un personnel dispendieux sous le contrôle du département des travaux publics. Il n'y a actuellement que deux employés qui soient entièrement attachés à cette division du service, et ils doivent aussi aider à faire disparaître les obstructions dans le chenal et se tenir prêts à courir au secours des navires en détresse. Outre l'équipage des navires, on se contente d'un seul surintendant. Son salaire est de $1,000, mais on se propose de le porter à $1,200, et si ses fonctions se multiplient, il deviendrait peut-être nécessaire de lui donner l'aide d'un commis. Le loyer du quai actuel et ses dépendances coûtent annuellement $2,800, dépense entièrement inutile, vu que l'ancienne douane, qui appartient au gouvernement, offre toutes les facilités nécessaires. Ce bail expire au 30 avril prochain, et l'on ne devrait pour aucune raison le renouveler. A Halifax, il y a un steamer qui appartient au gouvernement ; il fait le même service et se trouve sous la direction de l'agent général du département de l'endroit. Il y a en outre la goëlette *La Canadienne*, à Québec, pour la protection de nos pêcheries, et à Halifax on a loué une goëlette pour le temps qu'il a fallu pour radouber le vapeur *Druid*. La maison de la Trinité, à Montréal, possède aussi un steamer employé au placement des bouées et à la desserte des phares, et qui, par conséquent, ne se trouve qu'indirectement sous la direction du Département. Dans le haut du fleuve, la desserte se fait par les navires du commerce.

FONDS DES MARINS MALADES.

L'Acte de la dernière session a fait un pas vers le vrai progrès en assimilant la pratique dans les différentes parties de la Puissance. On a aboli les divers actes qui rendaient les droits de tonnage applicables au port particulier où ils étaient prélevés, et on y a substitué un taux uniforme de deux centins par tonne qui doivent être prélevés sur tous les navires indistinctement, excepté dans les ports d'Ontario, pour l'entretien des marins malades. Ce fonds sert également à secourir les marins naufragés et dans la détresse, et les dépenses encourues à cet égard sont parfois remboursées par le gouvernement impérial. Les droits sont perçus par les officiers de douane, qui doivent en rendre compte au département de la marine. Ceci est conforme à l'acte qui établit le département de la marine et des pêcheries, mais nous sommes d'avis que dans ce cas, ainsi que dans tous ceux qui lui sont analogues, les officiers des douanes ne devraient pas rendre compte directement, mais par l'intermédiaire du département auquel ils sont attachés.

La pratique, néanmoins, est encore loin d'être uniforme. A Halifax et à Montréal, les marins malades sont admis aux hôpitaux généraux, aux frais du gouvernement, à raison de tant par semaine. A St. Jean et à St. André, il y a des hôpitaux de la marine spécialement pour les marins ; à Québec, le gouvernement subventionne un hôpital de marine et des émigrés, et le gouvernement octroie une certaine somme pour le soutien des malades de la localité qui y sont admis ; et aux ports moins considérables de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveaux-Brunswick, le percepteur se charge du soin des matelots malades, leur procure des pensions, et paie les soins médicaux. La première de ces méthodes, où elle est praticable, paraît la plus économique. Il se rencontre une autre anomalie, c'est que, tandis que tous les autres hôpitaux de la marine sont sous la direction du département de la marine et des pêcheries, celui de Québec se trouve sous la direction du département de l'agriculture, et l'on donne pour raison que les émigrés y sont aussi admis. Il importe, cependant, que nous fassions ici notre rapport sur cette institution. Depuis 1866, on n'a pas eu de rapport complet. Cette année là, le quantum de l'entretien des malades des trois classes a été comme suit : marins, 10,272 jours, émigrés 1,690 ; malades de la localité, 15,365, total 27,327. Ce chiffre démontre que le gouvernement local aurait dû payer au-delà de la moitié de la dépense, ou plus que $11,000, tandis que de fait il n'a payé que $4,000. Il paraît aussi que cette institution, qui est bien dirigée sous d'autres rapports,

ne l'est cependant pas sous celui de l'économie. Nous soumettons à l'appui de notre assertion un état comparatif avec d'autres hôpitaux pour l'année 1866, sous les deux chefs de traitements et d'entretien, non-comprises les dépenses pour réparations, loyer, taxes, intérêts, etc.

—	Hôpital-Général, Toronto.	Hôpital-Général, Montréal.	Hôpital de la Marine, Québec.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Traitements	2,834 75	2,735 50	6,123 54
Entretien	13,371 89	10,795 80	14,450 24
Total	16,206 64	13,531 30	20,573 78
Nombre de jours total des malades	33,854	35,876	27,827
Dépenses par semaine, par tête	$3 56	$2 63	$5 17
Proportion des traitements et autres dépenses	21 pour cent.	25 pour cent.	42 pour cent.

Il faut cependant faire observer que les affaires de l'Hôpital de Québec, qui se bornent principalement aux mois de l'été, offreront une proportion plus considérable pour l'entretient des malades qu'à Montréal ou à Toronto.

OBSERVATOIRES.

L'observatoire de Québec, principalement chargé d'indiquer l'heure à la navigation, est sous la direction de ce département, comme le seront ceux de St. Jean et d'Halifax, en faveur desquels un crédit a été voté durant la dernière session. Le directeur de l'observatoire de Québec, par des économies ménagées à même l'octroi annuel depuis nombre d'années, a pu disposer d'une somme suffisante pour l'achat d'un grand cercle équatorial, qui a été placé sur la ferme Bonner. Tandis que tout ce terrain appartenait au gouvernement de la ci-devant province, il n'y avait aucune raison particulière de spécifier la partie qu'en devrait occuper l'observatoire; mais maintenant que le reste de ce terrain est assigné à la province de Québec, ainsi que la prison neuve, les bornes en devraient être distinctement tracées sans retard. Le capitaine Ashe, le directeur, emploie son nouvel instrument pour des fins astronomiques générales, et il l'a installé avec un appareil photographique dans le but spécial de faire des observations solaires. Il a demandé une augmentation de l'octroi afin de pouvoir se procurer un plus grand nombre d'instruments et d'étendre la sphère de ses recherches scientifiques, mais comme le but spécial de l'observatoire est d'indiquer l'heure à la navigation, nous ne croyons pas qu'il serait à propos pour le moment d'augmenter le montant que l'on est dans l'habitude d'allouer depuis nombre d'années. Nous ne voyons pas, cependant, dans le cas actuel, aucune objection de déroger à la règle qui veut que les balances non-employées soient remboursables à l'expiration de l'année fiscale. On pourrait lui accorder le même privilége accordé sous d'autres gouvernements, c'est-à-dire que toutes balances non-employées pourraient servir de temps à autre à l'achat de nouveaux instruments.

Des autres observatoires, ceux de Montréal et de Kingston sont attachés aux Universités de l'endroit; le département de la marine et des pêcheries n'en a aucunement la direction, non plus que l'observation magnétique de Toronto. Nous pouvons cependant profiter de l'occasion pour mentionner que ce dernier observatoire se trouve dans une position très anormale, et l'on devrait prendre immédiatement les moyens de le mettre sur un bon pied. Il fut d'abord établi par le gouvernement impérial, comme faisant partie d'un système général de stations par tout l'univers, entrepris de concert avec d'autres gouvernements pour pouvoir faire des observations magnétiques et météorologiques. Quand le directeur a été rappelé par le gouvernement impérial, en 1855, les bâtisses et la belle collection d'instruments ont été abandonnées à la province à condition qu'on maintiendrait l'observatoire. Depuis lors, le gouvernement provincial a toujours continué l'octroi annuel, et la surveillance générale de l'institution a été confiée au sénat de l'Université, qui a affecté des sommes considérables à la construction de bâtisses, sans

compter ses contributions annuelles, qui excèdent l'octroi du gouvernement. Mais à une époque plus récente on a considéré qu'un semblable emploi des fonds de l'université ne convenait guère, et l'institution a été par conséquent restreinte aux limites de l'octroi du gouvernement. Dès lors l'observatoire a cessé de faire partie de l'université, excepté que la surveillance générale en a été confiée à un comité du sénat et que les bâtisses mêmes se trouvent situées sur le terrain de l'université. Depuis la confédération, l'administration de l'université a été confiée au gouvernement provincial, mais l'observatoire ne représentant rien en fait d'intérêt local, car il était plutôt un anneau de la chaîne d'institutions analogues par tout l'univers, est resté à la Puissance, et n'est soumis à l'heure qu'il est à d'autre surveillance quant à son administration, si ce n'est à l'égard de l'audition des comptes. Il nous paraît, par conséquent, qu'un bureau d'inspecteurs devrait être nommé, à qui le directeur serait tenu de faire rapport. Ce bureau pourrait se composer du vice-chancelier de l'université, du maire de Toronto, du surintendant de l'éducation, ou de toutes autres autorités locales, ou de personnes spécialement nommées.

On devrait en même temps faire un arrangement avec le Sénat de l'université, qui permît au directeur et à ses assistants d'occuper les bâtisses sans payer de loyer tant que l'observatoire serait maintenu par la Puissance.

INSPECTION DES BATEAUX-A-VAPEUR.

L'inspection des bateaux-à-vapeur est dirigée par un bureau de six inspecteurs, sous le contrôle immédiat de ce département. Les honoraires d'inspection sont perçus par les officiers des douanes, qui en rendent compte au département, et en général ces honoraires suffisent aux frais d'inspection. Cinq des inspecteurs reçoivent un salaire de 800 à 1000 piastres. Le président du bureau a une charge très responsable à remplir, et nous sommes d'avis que son salaire actuel de $1,200 est insuffisant, et que l'on devrait, à la fin de la présente année fiscale, le porter à $1,600.

PECHERIES.

Il y a deux classes d'officiers chargés de la surveillance des pêcheries. On assigne aux garde-pêche des districts spéciaux, où ils remplissent les fonctions de magistrats pour faire observer les règlements des pêcheries, donner des licences, etc. Leurs salaires varient de $30, à $500, suivant l'importance et l'étendue de leurs district. Sous le contrôle de ces derniers, dans la Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick, sont des garde-pêche, qui ne remplissent pas les fonctions de magistrats. Ils sont, pour la plupart, placés à des postes éloignés où une surveillance constante est nécessaire, et que les surintendants ne pouvaient visiter que difficilement. Leurs salaires varient de $30 à $240. Il y a un inspecteur de pêcheries pour la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, qui retire un salaire de $1,400. Dans Ontario et Québec, la surveillance nécessaire est exercée par le département directement.

La goëlette *La Canadienne*, sous le commandement d'un magistrat stipendiaire, est employée principalement à surveiller les pêcheries dans le golfe St. Laurent et la Baie-des-Chaleurs. Ce magistrat a le contrôle des garde-pêche, il donne les licences et maintient l'ordre parmi les pêcheurs. Son traitement est de $1,200, et les frais d'entretien de ce navire sont de $10,000 à $12,000 par an.

Outre ces devoirs, l'acte constitutif du département pourvoit à l'octroi des licences aux maîtres et seconds de navires, et à l'enquête sur les causes des naufragés ; mais il n'existe encore à cet effet aucune organisation complète.

Le département a des agents à Halifax et à St. Jean. L'agent d'Halifax a un traitement de $1,600, et l'aide d'un assistant, avec un salaire de $800. Il a l'administration des phares, et du steamer *Druid*, et toute la dépense encourue pour les pêcheries, les marins malades et en détresse, et des autres divisions, lui passe par les mains. L'agent à St. Jean a un salaire de $1,200, et remplit des devoirs analogues. Il y a aussi deux inspecteurs de phares, l'un pour la Nouvelle-Ecosse, avec un salaire de $800, et l'autre pour le Nouveau-Brunswick, avec un salaire de $1,200. Nous ne voyons aucune raison apparente pour cette différence, et nous sommes d'avis que le salaire du premier devrait être augmenté.

Nous avons aussi parcouru les divers services extérieurs de ce département, et en l faisant, nous avons signalé le défaut d'uniformité dans la méthode suivie dans les différente parties de la Puissance, ainsi que les changements qui pourraient y être faits avec avan tage. Quoique jusqu'à un certain point ces services soient indépendants les uns des autres il y a néanmoins bien des points où leurs opérations sont communes. Ainsi, les bateaux à-vapeur sont nécessaires pour le placement des bouées et l'entretien des phares; ils fou nissent les moyens de donner les instructions aux apprentis pilotes, et les capitaines eux mêmes n'étant que des anciens pilotes pourraient servir comme surintendants de pilotes et être ainsi employés à la protection des pêcheries. L'administration du havre est auss d'un intérêt purement local, et se trouve intimement liée avec la police, le bureau du pré posé à l'engagement des matelots et le pilotage des ports, et la même organisation pourrai être établie pour l'administration de chacun de ces services.

Le principal empêchement à l'introduction d'une pratique uniforme sous ce rapport est l'établissement des Maisons de la Trinité à Québec et à Montréal. Dans l'un et l'autr cas, nous croyons que l'administration des phares, bouées, etc., devait être directemen laissée à ce département, et il est possible que l'entretien et l'inspection de ceux entr Québec et Montréal pourraient s'effectuer d'une manière plus économique en employant le navires au commerce ordinaire, qu'en maintenant un steamer spécial à cette fin, à un dépense de $6,000 par an. Dans le cas où l'on serait d'avis de conserver ce bateau-à vapeur, le capitaine pourrait servir de surintendant des pilotes, et par là l'on pourrait s dispenser des services d'un officier dont le traitement est très considérable. A Québe l'inspection et l'entretien des phares, etc., se font par les vapeurs du gouvernement, l'intervention d'un bureau séparé, quant à ces phares, ne paraît nullement nécessair

Le contrôle des pilotes, comme nous l'avons déjà fait observer, nécessitera partout un organisation locale.

A Montréal cela existe déjà. Les commissaires du havre sont nommés par le gouve nement, et l'on pourrait avantageusement leur confier cette division du service public.

Un changement anologue a été recommandé par les principaux marchands de l'endroit et le résultat du transfert des phares au département aurait l'effet d'épargner la presqu totalité des salaires et autres dépenses accessoires de la Maison de la Trinité, qui s'élève à quatre mille piastres par année.

Toute dépense additionnelle occasionnée par ce transfert, ainsi que celle de la police d rade, devrait être payée à même les droits de havre. Le présent acte, en vertu duquel police en question a été établie, prescrit que les droits de tonnage sur tous navires destin à l'entretien de la police, ne seront pas exigibles, à Montréal, des navires qui les auront dé payés à Québec, et comme la plupart des navires sont obligés de toucher à ce derni port, les recettes à Montréal sont loin d'égaler les dépenses. Tant que l'une ou l'autre ces polices seront payées par le gouvernement, indépendamment du montant perçu, ce ne sera que peu important, mais conduira néanmois à l'erreur; cependant, si chacun de c ports doit subvenir à ses dépenses, comme cela devrait être, les droits de tonnage prélev sur les navires qui touchent à chacun d'eux devraient être partagés entr'eux.

La Maison de la Trinité à Québec, outre le contrôle des phares et des pilotes, s'e aussi attachée la maîtrise du havre, et remplit les fonctions dont sont chargés les commi saires du havre de Montréal. Il paraîtrait désirable d'établir un bureau local à Québe qui réunît quelques uns des devoirs de la Maison de la Trinité et des commissaires havre.

Les phares et bouées étant sous le contrôle direct du département, le bureau loc aurait celui du havre et des pilotes, mais les capitaines des vapeurs du gouverneme pourraient servir cemme surintendants des pilotes; il s'effectuerait par là des épargn considérables, et la dépense totale du port, pour l'administration du havre, des pilotes et la police, devrait être payée, comme cela se fait ailleurs, par des impôts locaux.

Comme preuve qu'il y aurait lieu à faire de l'économie, nous annexons un aperçu la dépense des Maisons de la Trinité à Québec et à Montréal durant les années 1866- et 1867-8, avec indication des salaires et émoluments contingents du personnel de chacu d'elles, ainsi que les frais d'entretien des phares, etc.

MAISON DE LA TINITE, QUEBEC.

—	1866-7.	1867-8.
	$ cts.	$ cts.
alaires du personnel général...	5,864 34	6,176 00
épenses contingentes du même	3,751 32	2,662 66
alaire, etc., du maître du havre	4,561 04	4,573 22
alaires, etc., des surintendants des pilotes	2,400 00	2,650 61
otal du personnel et des dépenses contingentes	16,576 70	16,062 49
ntretien des phares, etc	32,181 30	30,770 77
Total..	48,758 00	46,833 26
Recettes...	2,085 22	215 32

N. B.—Le crédit affecté à ce service, pour l'année 1868-9, a été réduit à $42,752.00, mais faisant a comparaison des déboursés des deux années jusqu'à février, nous ne trouvons aucune réduction orrespondante effectuée dans la dépense.

MAISON DE LA TRINITE, MONTREAL.

—	1866-7.	1867-8.
	$ cts.	$ cts.
alaires du personnel général	3,247 67	3,067 06
épenses contingentes du même	1,864 46	983 11
avre de Sorel	227 65	1,339 44
urintendance des pilotes	1,300 00	1,200 00
otal des salaires et dépenses contingentes	6,639 78	6,589 61
ntretien des phares	11,487 81	9,712 01
Do des phares nouveaux	3,692 49	3,514 70
ntretien du Steamer	5,133 42	6,170 44
Total	26,953 50	25,986 76
Recettes	13 00	Nil.

Dans le cas où l'on voudrait faire un changement analogue à celui que nous venons de suggérer, il faudrait apporter aussi des modifications considérables dans l'administration des havres et du pilotage de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, si l'on a en vue que chaque port devrait payer ses propres dépenses par des impôts locaux, excepté pour toute surintendance générale qui pourrait être nécessaire. Dans les ports de moins d'importance, l'administration des havres et pilotes pourrait être probablement laissée, comme à présent, aux cours des sessions, du moins elles pourraient nommer des bureaux locaux afin d'introduire un système uniforme ; mais pour un port considérable, comme celui de St. Jean, il serait très-peu désirable que toute l'administration du havre, ainsi que l'examen des pilotes et l'octroi de licences, fussent laissés entre les mains de la corporation seule. La corporation, qui est nommée par toute la population de la cité, ne peut guère être censée pouvoir apporter une attention suffisante aux intérêts du port et des navires qui, quelqu'importants qu'ils puissent être pour la prospérité réelle de toute cité, ne laissent d'affecter plus particulièrement les marchands et les propriétaires de navires qui, comme classe, devraient exercer une influence prépondérante dans la confection et la mise à effet des règlements du port. Le département a reçu des plaintes graves à ce sujet, et a sous considération actuellement une requête signée par un grand nombre de personnes influentes.

SERVICE EXTERIEUR DU DEPARTEMENT DES POSTES.

Ce service est ainsi réparti :

1. Maîtres de poste et assistants dans les bureaux de campagne.
2. Maîtres de poste, commis, facteurs, etc., dans les bureaux de poste des villes.
3. Commis des postes sur les chemins de fer.
4. Service des malles étrangères.
5. Inspecteurs et commis dans leurs bureaux.
6. Commis des postes sur les paquebots.

BUREAUX DE POSTE DANS LES VILLES.

Il y a aujourd'hui 3,620 bureaux de cette classe, dont chacun est dirigé par un maître de poste, et un ou plus d'un assistant, au besoin. Ces derniers sont assermentés.

Les maîtres de poste sont en tout point responsables des actes de leurs assistants, et le département n'a aucune affaire avec ces derniers. Il se borne à s'assurer auprès des maîtres de poste que ce sont des personnes intègres et propres aux devoirs dont ils sont chargés.

Tous les maîtres de poste fournissent une obligation et deux cautions, variant, pour ces bureaux, de $50 pour les bureaux secondaires de la Nouvelle-Ecosse, à $2,000 ou $3,000, pour les bureaux dont la besogne est considérable. Pour les bureaux qui n'expédient pas d'argent par mandats ou qui n'ont pas de caisse d'épargne, le cautionnement est d'ordinaire de $800.

A Ontario et Québec, tous les maîtres de poste rendent compte directement au département, ceux des cités, tous les mois, et les autres tous les trois mois. Comme règle, toutes les balances doivent être versées dans la succursale de la banque de Montréal, la plus voisine, au crédit du directeur-général des postes ; mais là où ce dépôt ne se peut faire commodément, la remise se fait directement au directeur-général des postes.

A la Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick, les bureaux sont divisés en deux classes : 1o. les bureaux de poste, et, 2o. les bureaux de poste secondaires ; la principale différence est que les premiers rendent compte directement tous les trois mois, tandis que les autres rendent compte à certains bureaux de la première classe dont ils sont dépendants, et les percepteurs des bureaux secondaires entrent dans les comptes de ces bureaux de première classe.

Les maîtres de poste sont payés, à *Ontario* et *Québec*, par une commission prise tous les trois mois sur le port perçu à leurs bureaux, soit en espèces, soit en timbres ; le taux de cette commission est de 33⅓ pour cent sur les premières $200 perçues dans un trimestre, et de 25 pour cent sur le reste. Là où le service postal se fait la nuit, le taux est de 50 pour cent au lieu de 33⅓ sur les premières $200. Vingt pour cent sont en outre alloués sur le port des journaux, et pour la papeterie, la cire à cacheter, la ficelle, cachets, etc., une petite somme variant de $2 par année pour les plus petits bureaux, à $48 pour les bureaux comme ceux de Brockville et Guelph.

Les bureaux qui expédient des fonds à l'aide de mandats ou qui ont une caisse d'épargne, reçoivent ¼ p. c. sur les mandats émis et les dépôts à la caisse d'épargne.

Une commisson de 5 p. c. est prise par ceux de ces bureaux qui vendent au public des timbres judiciaires.

Ces commissions et allocations sont l'indemnité que les maîtres de poste d'Ontario et Québec reçoivent pour l'accomplissement des devoirs ordinaires de leurs bureaux, en ce qui concerne la correspondance déposée et délivrée à un bureau, mais à plusieurs endroits où des routes postales se réunissent ou se séparent, la correspondance passant entre d'autres bureaux doit être réunie ou distribuée et le port reçu ou à recevoir inscrit au compte d'autres bureaux, ce qui donne lieu à une besogne pénible et distincte de celle occasionnée par la correspondance du bureau même sur laquelle la commission est comptée, et pour ce surcroît de travail, des allocations extra sont accordées dans la proportion, ainsi qu'il a pu en être jugé, de l'étendue et de la nature de ce travail additionnel. Ces allocations varient de $12 à $240.

A quarante-deux des principaux bureaux de cette classe, pour lesquels on a jugé à propos d'exiger un local distinct de celui du maître de poste comme marchand, etc., il est

accordé une allocation variant de $48 à $240 par année* pour faire face aux dépenses de loyer, chauffage et éclairage.

A la *Nouvelle-Ecosse* et au *Nouveau-Brunswick*, les maîtres de poste, soit de bureaux réguliers ou secondaires, ont des appointements fixes établis par une règle à l'effet d'établir, autant que possible, une juste proportion entre le chiffre de ces appointements et les devoirs à remplir. Ils reçoivent en sus une petite commission sur les timbres-poste qu'ils vendent et les mandats qu'ils émettent.

Comparé au système qui a toujours prévalu à Québec et Ontario de payer les maîtres de poste par une commission sur leurs perceptions, le paiement d'appointements fixes basés sur ce que la commission peut donner, et réglé chaque année ou tous les deux ans, d'après la somme des perceptions et du travail, paraît certainement préférable pour plusieurs raisons majeures. Ce serait plus équitable, car plus que la commission ne le peut, elle permettrait de toujours proportionner la rémunération aux devoirs et à la responsabilité des bureaux, vu que la commission n'établit que le chiffre des perceptions et ne tient nullement compte des autres points qui doivent entrer en question : le temps qu'il faut dévouer au bureau, le nombre de malles qu'il faut servir et autres devoirs inhérant au service postal peuvent être les mêmes, qu'un bureau perçoive vingt ou deux cents piastres de port, et la rémunération d'un maître de poste ne peut, par conséquent, être déterminée d'une manière équitable que par la somme de revenu qu'il perçoit.

Le système d'appointements fixes simplifierait considérablement les comptes et ferait disparaître une source féconde de difficultés et de désagréments résultant de la multiplicité des perceptions pour de petites sommes ne donnant en fin de compte que des balances également minimes et très-difficiles à percevoir d'une manière satisfaisante.

Il est aussi grandement à désirer qu'il y ait une assimilation de système pour tous les principaux points de la Puissance, et considérant le système des appointements fixes comme le meilleur, le mieux serait d'en appliquer le principe à Ontario et Québec, plutôt que de changer, sous ce rapport particulier, le mode suivi pour les postes des provinces maritimes.

Le pouvoir de faire ce changement pour Ontario et Québec est donné par les deux dernières lois postales, et il avait été même pourvu, dans le budget de l'année courante, à l'augmentation probable de dépense que cela occasionnerait, mais jusqu'ici il a été impossible d'entreprendre l'affaire, car l'échelle des perceptions et commissions a été tellement dérangée par les réductions et modifications faites aux taux du port et effectuées en avril dernier, que le département ne pouvait songer à se charger d'une semblable mesure tant que les choses ne seraient pas en quelque sorte rentrées dans leur assiette.

En parlant de la dépense additionnelle devant résulter du remplacement de la commission par des appointements, nous avons voulu dire que la rémunération du maître de poste devait être basée, partie sur l'équivalant de la commission sur les perceptions et partie à raison des devoirs qui ne sont pas justement représentés par la somme comparative de ces perceptions. Le résultat ne serait pas de changer la somme à payer pour d'autres bureaux que ceux situés dans des parties du pays peu ou nouvellement habitées, lesquels sont établis et maintenus là pour des considérations dans lesquelles la question du revenu à percevoir n'occupe qu'une petite place.

Le principe d'une commission comme rémunération opérant injustement à l'égard de ces bureaux, il serait probablement mieux de leur affecter un traitement de $12 par année. Tout récemment, on a découvert qu'à Ontario et Québec plus de 500 maîtres de poste ne faisaient pas plus de $10 par année avec leur commission, et que pour un nombre à peu près égal, cette commission variait entre $10 et $20. Ce sont ces maîtres de poste qu'une commission ne rémunère pas équitablement, et c'est en établissant pour eux une échelle d'appointements que cette augmentation de dépense aura lieu.

BUREAUX DE POSTE DANS LES CITÉS.

Les maîtres de poste, 176 commis, facteurs, etc., composent le personnel des bureaux de poste dans les cités d'Halifax, St. Jean, Fredericton, Québec, Montréal, Outaouais, Kingston, Toronto, Hamilton et London.

* Pour tous les autres bureaux, ce que l'on exige du maître de poste, c'est que le local convienne de manière à satisfaire le maître-général des postes et le public.

Maîtres de Poste dans les Cités.

Ces officiers doivent être nommés par le gouverneur, et leurs appointements sont tous fixes.

Pour Ontario et Québec, le traitement de leurs maîtres de poste est réglé d'après l'échelle suivante établie par l'acte du service civil de 1857 :—

	Quand le port perçu excède $24,000 par année	Quand le port perçu excède $12,000 et qu'il est au-dessous de $24,000
Traitement du M. de P.	$ 2,000	$1,600.

A la Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick, il semble qu'il n'y ait aucune échelle d'établie à cet égard.

Les perceptions postales, le nombre du personnel et les appointements des maîtres de poste de ces cités se décomposent comme suit :—

Cité.	Nombre du personnel sans le maître de poste.	Chiffre des perceptions annuelles.	Appointements du M. de poste.	—
		$	$	
Halifax, N. E.	17	25,000	2,400	Le maître de poste d'Halifax remplit aussi les foncts. d'insp. pour la N.-E.
St. Jean, N. B.	13	26,000	2,000	
Fredericton	3	8,000	1,200	
Québec	19	40,000	2,000	Pour quelques années, le gouvernement a réduit de $400 le traitement du maître de poste de Québec, à raison de ce qu'il ne remplissait pas fidèlement les devoirs de sa charge.
Montréal	49	110 000	2,000	
Ottawa	13	28,000	2,000	
Kingston	7	15,000	1,840*	
Toronto	33	75,000	2,000	
Hamilton	11	31,000	2,000	
London	11	20,000	1,840*	* Les maître de poste actuels de Kingston et de London avaient ces appointements lorsque l'acte de 1857 est entré en vigueur.

Il est évident que les devoirs et la responsabilité des maîtres de poste de Montréal et Toronto ont de beaucoup excédé l'échelle établie par l'acte de 1867 sous le rapport des affaires de leurs bureaux, et il est injuste qu'ils ne reçoivent pas de plus forts appointements que les maîtres de poste d'autres cités qui n'ont pas la moitié autant de perceptions à faire ni un personnel à moitié aussi nombreux à surveiller et diriger.

Quant à Ontario et Québec, l'augmentation depuis 1857 dans l'émission des mandats d'articles d'argent, l'introduction des caisses d'épargne de la poste et la distribution des timbres par l'intermédiaire de la poste, ont considérablement augmenté le labeur et la responsabilité des maîtres de poste de cité dans ces provinces, et cela sans leur apporter aucune compensation. Leurs appointements n'ont pas augmenté depuis le règlement de 1857, et il ne leur a pas été accordé non plus de commission pour le service des expéditions d'argent, des caisses d'épargne, ni pour la distribution des timbres.

Cet état de choses pèse surtout sur les maîtres de poste de Montréal et de Toronto, parce que, comme nous l'avons dit plus haut, les perceptions et le service postal ordinaire de ces cités ont assez augmenté, durant les dix ou douze dernières années, pour exiger une révision des appointements alloués à ces officiers d'après l'échelle de 1857.

Tableau comparatif du service à remplir et de la responsabilité des maîtres de poste de Montréal et Toronto, avec indication de leurs appointements, pour les années 1857 et 1868, respectivement :—

	Montreal.		Toronto.	
	1857	1868	1857	1868
Personnel	23	49	20	33
Perceptions annuelles	$53,000	$110,000	$56,000	$75,000
Expéditions d'argent	$395,000	$640,000	$300.000	$550,000
Caisses d'épargne	Nil.	$33,000	Nil.	$136,000
Vente des timbres	Nil.	$23,000	Nil.	$5,000
Appointements	$2,000	$2,000	$2,000	$2,000

L'échelle générale des appointements des maîtres de poste dans les cités peut être modifiée ainsi en divisant leurs bureaux en 5 classes :—

1	2	3	4	5
Quand les perceptions excèdent $80,000.	Quand les perceptions varient entre $60,000 et $80,000.	Quand les perceptions varient entre $40,000 et $60,000.	Quand les perceptions varient entre $20,000 et $40,000.	Quand les perceptions sont de moins de $20,000.
$2,400	$2,300	$2,200	$2,000	De $1,200 à $1,800, selon que le M. G. des P. en décidera dans chaque cas

En sus de leurs appointements fixes, les maîtres de poste dans les cités devraient avoir une commission n'excédant pas $\frac{1}{10}$ de 1 pour cent pour le service des expéditions d'argent et des caisses d'épargne, et de $\frac{1}{2}$ pour cent sur la vente des timbres.

Assistants-maîtres de poste.

Il y a des assistants-maîtres de poste à :	Dont les appointements sont fixés par l'acte du service civil de 1867.
Québec	$1,400
Montréal	1,400
Toronto	1,400
Hamilton	1,400
London	1,000

En principe, il est à propos qu'un officier reconnu comme assistant-maître de poste soit nommé dans chaque bureau de cité pour représenter le maître de poste en son absence, et pour aider en tout temps au maintien de la discipline et veiller à ce que le service soit exactement exécuté.

L'échelle des appointements devrait être ainsi pour concorder avec la classification ci-dessous des bureaux dans les cités :—

Classes des bureaux de cité.	Appointements comme assitant-maître de poste.	
1re et 2e	$1,600	par année.
3	1,400	do
4	1,200	do
5 n'excédant pas	1,200	do

Commis dans les bureaux de poste de cité.

Les commis des bureaux de poste des cités d'Ontario et de Québec ont toujours été classés, pour les appointements et les promotions, d'après l'échelle ordinaire de l'acte du service civil de 1857, avec cette restriction que, comme règle, nul commis ne peut s'élever au-dessus de la 2me classe de cette échelle au service d'un bureau de poste de cité.

Les heures des bureaux de cité sont nécessairement longues, le labeur incessant et souvent ennuyeux ; mais la nature de l'emploi n'exige pas une somme de connaissances aussi élevées que celles voulues pour avancer dans le personnel du département général. Il n'est donc pas nécessaire ni désirable que la classification soit la même.

L'échelle suivante d'appointements est recommandée pour cette branche du service postal :

4e Classe.	3e Classe.	2e Classe.	1re Classe. (Avec devoirs spécifiés, et limités en nombre.)
$360 en entrant, avec augmentation de $40 par année, jusqu'à concurrence de $520.	$600 en entrant dans cette classe, avec augmentation de $40 par ann., jusqu'à concurrence de $800.	$900 en entrant dans cette classe, avec augmentation de $40 par année, jusqu'à concurrence de $1,100.	$1,000 à $1,400, selon que le M. G. des P. le prescrira dans chaque cas, eu égard aux mérites et au service du commis et à l'importance relative du bureau de poste de cité.

D'après cette échelle, les commis auront $360 en entrant au lieu des $300 données par l'échelle pour le département général, et si cette différence doit avoir pour effet d'induire les postulants de ce dernier service à entrer et servir d'abord leur première ou deuxième année dans un bureau de poste de ville, ce résultat serait beaucoup à désirer.

Le grand nombre de commis actuellement au service ont le rang et le salaire accordés pour les 3e et 2e classes d'après l'échelle de l'acte du service civil de 1857, avec laquelle les mêmes classes de l'échelle ci-dessus correspondraient exactement, sans causer de dérangement dans la position ou les appointements de ces serviteurs, ce qui est de quelque importance ; mais à l'égard de ceux qui entreront à l'avenir au service, les appointements seront d'abord de $360 au lieu de $500, et il leur faudra servir 5 ans pour arriver à $600 par année. Aujourd'hui, on peut arriver à ce chiffre au bout de deux ans, mais, pratiquement, la période a été de trois ou quatre ans.

L'addition d'une charge de commis de première classe pour remplir des devoirs spéciaux dans les bureaux de poste de cité, sera un avantage qui n'existe pas aujourd'hui pour les personnes appelées à remplir la position pénible et responsable liée à l'émission et au paiement des mandats sur la poste, aux affaires des caisses d'épargne, au soin des lettres chargées et à la surveillance des divisions où les malles sont préparées et délivrées dans les principaux bureaux de cité.

Pour cette classe de premiers commis comme pour la classe analogue dans le personnel du département général, le même principe devrait être observé. Nul commis de 1ère classe ne devrait être nommé dans un bureau de cité, si ce n'est pour y remplir des devoirs spéciaux propres à la charge de 1er commis.

Exposé sommaire touchant les Bureaux dans les Cités.

Selon les recommandations touchant les maîtres de poste et commis de première classe, l'établissement des diverses classes de ces bureaux devrait se faire ainsi :—

Bureau de cité de 1ère classe, dont les perceptions excèdent $80,000 par année :

	APPOINTEMENTS.
Maître de poste	$2,400
Assistant-maître de poste	1,600

Quatre commis de 1re classe—1 pour les expéditions d'argent et la caisse d'épargne	$1,000 ou $1,400, selon que le maître général des postes pourra en décider dans chaque cas.
1 pour l'enregistrement.....	
1 pour la division principale de la livraison des malles.....	
1 pour la division principale de la préparation des malles.....	

Bureau de cité de 2me classe, dont les perceptions varient entre $60,000 et $80,000 :—

Maître de poste	$2,300
Assistant-maître de poste.....	1,500
4 commis de 1re classe, comme dans la classe 1re	1,000
	jusqu'à 1,300 comme ci-dessus.

Bureau de cité de 3me classe, dont les perceptions varient entre $40,000 et $60,000 :—

Maître de poste	$2,200
Assistant-maître de poste	1,400
3 commis de 1re classe, pour les devoirs spéciaux ci-dessus...	1,000
	jusqu'à 1,200 comme ci-dessus.

Bureau de cité de 4me classe, dont les perceptions varient entre $20,000 et $40,000 :—

Maître de poste.....	$2,000
Assistant-maître de poste.....	1,200
2 commis de 1re classe, pour devoirs spéciaux.....	1,000
	jusqu'à 1,200 comme ci-dessus.

Bureau de cité de 5me classe, dont les perceptions sont de moins de $20,000 :—

Maître de poste.....$1,200 à $1,800	Selon que le maître général des postes le décidera.
Assistant maître de poste..... $1,200	
1 commis de 1re classe, de $1,000 à $1,200	Si le maître général des postes trouve que les devoirs de cette charge méritent ces appointements.

L'augmentation continuelle des affaires des bureaux de cité fait qu'il va être nécessaire de fixer le nombre de commis ordinaires pour chaque bureau ; mais il devrait être laissé au maître général des postes de décider à cet égard selon les circonstances.

Facteurs et préposés aux boîtes aux lettres des rues.

Les facteurs et préposés aux boîtes aux lettres des rues ont un salaire fixe, variant de $300 à $560 par année. Le surplus de port exigé pour la remise des lettres, etc., par les facteurs, est versé à la caisse, excepté à St. Jean, N. B., Hamilton et London, où les facteurs sont payés par des honoraires. C'est ce qui se faisait autrefois dans les cités d'Ontario et de Québec ; mais on a fini par voir que le facteur avait un intérêt pécuniaire à ne s'occuper que de certaines lettres et à ne parcourir que quelques parties de son arrondissement, et l'on a obvié à cet inconvénient. Selon que l'occasion s'en présentera, il devrait aussi être mis fin aux exceptions plus haut mentionnées.

Les devoirs du facteur n'exigent que peu de connaissances, mais l'on doit veiller à ce que ceux qui sont choisis pour cette charge soient honnêtes, sobres et polis. Ils ne devraient pas être âgés de plus de 35 ans. L'adoption pour eux d'un uniforme serait avantageux au service.

L'échelle suivante de leur salaire est recommandée :—

Facteurs, $300 par année en entrant, avec une augmentation de $20 par an jusqu'à concurrence de $500.

Préposés aux boîtes aux lettres, $300 par année en entrant, avec une augmentation de $10 par an jusqu'à concurrence de $400.

La loi postale de 1867 pourvoit à l'introduction, dans les cités du Canada, du système de livraison gratuite à domicile de toutes les lettres,—lequel fonctionne admirablement en Angleterre, en France et aux Etats-Unis—afin de discontinuer autant que possible la livraison au bureau et d'éviter au public le soin d'aller y chercher ses lettres. Il va sans dire qu'un pareil changement bouleverserait de fond en comble l'organisation actuelle du factage et le système de livraison au guichet.

Cependant, pour donner au système amélioré toute l'efficacité dont il est susceptible, l'affranchissement des lettres locales devrait devenir obligatoire en Canada comme il l'est aux Etats-Unis, car si les facteurs avaient à percevoir le port d'une partie considérable des lettres qu'ils ont à remettre, cela retarderait la livraison générale au point d'empêcher qu'elle soit faite d'une manière satisfaisante, et l'affranchissement obligatoire est un des préliminaires quasi indispensable à l'introduction de la réforme désirée.

COMMIS DE LA POSTE SUR LES VOIES FERREES.

A l'exception de deux ou trois voies ferrées secondaires, les malles sont acheminées par les convois de chemin de fer, dans un compartiment d'un des chars spécialement réservé et affecté à l'usage du bureau de poste et muni de tout ce qu'il faut pour le service postal. Sur les principales voies, ce compartiment est de 16 pieds de long et de la largeur du char. Les officiers appelés commis de la poste sur les chemins de fer sont chargés de ces bureaux et ont non seulement la garde des malles en route, mais ils les reçoivent, les assortissent et distribuent pendant que le train est en marche, comme dans un bureau de poste ordinaire.

L'expédition de la correspondance est de beaucoup accélérée par ce système. Soixante-dix commis sont ainsi employés à Ontario et Québec, et le système est en voie d'être appliqué aux chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick. La besogne a tellement augmenté dans ces bureaux ambulants, que sur les principales sections du Grand Tronc et du Grand Occidental, deux commis voyagent sur chaque train.

Les commis de la poste sur les chemins de fer sont payés et classés d'après l'échelle suivante :—

Classe.	En entrant.		Après deux années de service dans une classe des commis de la poste sur les ch. de fer.		Après cinq années de service dans une classe des commis de la poste sur les ch. de fer.		Après dix années de service dans une classe des commis de la poste sur les ch. de fer.	
	Service de jour.	Service de nuit.	Service de jour.	Service de nuit.	Service de jour.	Service de nuit.	Service de jour.	Service de nuit.
3e Classe.....	$480	$600	$520	$640	$560	$700	$640	$800
2e Classe.....	600	720	640	800	720	880	800	1,000
1re Classe.....	720	880	800	1,000	880	1,100	960	1,200

Cette échelle a été adoptée par le département en 1855, pour la première organisation des bureaux de poste ambulants, et insérée dans l'acte du service civil de 1857. Dans la pratique, elle a donné lieu à cette objection qu'elle ne fait pas dépendre—comme cela devrait être—le chiffre des appointements de la somme de travail réel ou du nombre de jours de service. Il est recommandé que l'on remédie à cette défectuosité en remplaçant l'échelle ci-dessus par la suivante :—

—	Salaire annuel.	Allocation par mille pour service réel.
Classe des aspirants (dans laquelle ils doivent servir un an, à moins d'avoir déjà servi une année dans quelque autre division du département)	$360	Aucune.
3e Classe	$300, avec une augmentation de $20 par an, jusqu'à concurrence de $400	Si c'est sur un train de jour, 1 centin par mille, 2 centins si c'est sur un train de nuit.
2e Classe	$400, avec une augmentation de $20 par an, jusqu'à concurrence de $600	do
1re Classe	$600, avec une augmentation de $40 par an, jusqu'à concurrence de $800	do

Par cette échelle, une partie considérable de la rémunération annuelle dépendra du nombre de milles parcourus pendant le travail, et en supposant que ce travail soit en moyenne assez considérable, le résultat ne sera guère différent quant aux appointements payés d'après l'échelle existante, excepté que les apppointements de la première année seront de $360 au lieu de $480.

SERVICE DES MALLES ÉTRANGÈRES.

En vertu d'une convention entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, les malles qui passent entre le Canada et le Royaume-Uni *viâ* New-York, sont accompagnées sur le territoire des Etats-Unis par des officiers des postes canadiennes, au transport gratuit desquels les Etats-Unis pourvoient.

Quatre officiers sont ainsi employés sur les routes de New-York, et un cinquième à surveiller le transport des malles venant et à destination des paquebots canadiens, à Portland en hiver, et à Québec en été.

Ces officiers ont les appointements ordinaires des commis de la poste sur les voies ferrées, plus, une allocation quotidienne de $2.50 les jours qu'ils sortent du pays pour ce service, et les trois autres ont un traitement fixe de $1,100 par année,—sans allocation quotidienne,—d'après une ancienne échelle de salaires affectée à ce service particulier.

A l'avenir, tout officier nommé devrait être classé comme commis de la poste sur les chemins de fer, avec une allocation quotidienne comme ci-dessus.

INSPECTEUR DES POSTES.

Le service compte maintenant sept inspecteurs.

Districts.	*Quartiers-Généraux.*
1.—Nouvelle-Ecosse.	Halifax.
1.—Nouveau-Brunswick	Fredericton, doit être St. Jean.
1.—Québec, jusqu'à Trois-Rivières, Ouest.	Québec.
1.—Québec, Trois-Rivières, jusq. la Rivière Outaouais, O.	Montréal.
1.—Rivière des Outaouais, jusqu'à Coboug, Ouest.	Kingston.
1.—Cobourg, Ouest, jusqu'à Hamilton.	Toronto.
1.—Hamilton, jusqu'aux limites occident. de la Puissance.	London.

Les inspecteurs ont un traitement fixe de $2.000 et reçoivent, lorsqu'ils voyagent, une allocation de $2 par jour, et 10 centins par mille à parcourir pour se rendre aux chemins de fer ou bateaux-à-vapeur sur lesquels le département peut les faire voyager gratuitement.

Cette classe d'officiers est des plus importantes. De fait, le bon fonctionnement des rouages du service postal dépend, dans une grande mesure, de leur zèle et de leurs capacités réunis.

Le contrôle immédiat du service postal par les entrepreneurs et courriers est entre leurs mains, et pour le bien exercer il faut avoir une connaissance des localités et des moyens d'enquête prompts et faciles.

Pour les mêmes raisons, le service des bureaux de poste ambulants est sous le contrôle de l'inspecteur. Il a aussi l'administration générale de la distribution et circulation de la correspondance ; il indique où et comment doivent être faites les malles, etc.

Toute question concernant les nouveaux bureaux de poste et nouvelles routes postales, et les changements qui pourraient être suggérés à leur égard sont examinés par eux, et quelque décision que l'on prenne ensuite ce sont eux qui doivent la mettre en pratique.

Tous les cautionnements des maîtres de poste et contrats pour le transport des malles sont rédigés par eux, et ils sont responsables de leur exécution.

Avec l'aide des magistrats locaux, ils président judiciairement aux enquêtes relatives aux accusations publiques portées contre les maîtres de poste.

Ils voient aussi à la perception des comptes arriérés, transfèrent la charge d'un bureau de poste lorsqu'un changement de maître de poste a lieu, s'enquièrent de tous les cas de vol de malle ou de perte de lettre, et s'acquittent d'une foule d'autres devoirs d'une nature plus ou moins importante et fatigante.

Théoriquement, l'inspecteur devrait visiter périodiquement tous les bureaux de poste de son arrondissement ; mais les divers devoirs énumérés plus haut prennent une si grande partie de son temps, que depuis quelques années l'inspection régulière des bureaux de campagne a été impossible, bien que ce soit là une condition essentielle de toute administration postale bien organisée.

Pour augmenter l'efficacité de cette branche du service, l'on recommande l'établissement d'une classe de sous-inspecteurs spécialement chargés de visiter les bureaux, et dont la rémunération devra, dans une grande mesure, dépendre du temps passé à ce service.

L'extension générale du service et l'augmentation dans le nombre des inspecteurs font au département une nécessité de nommer un inspecteur en chef aux quartiers généraux, lequel aurait le contrôle sur tous les inspecteurs et leurs arrondissements d'inspection, et serait disponible lorsque la conduite d'un inspecteur ou d'un maître de poste de cité est en question. Il veillerait aussi à l'accomplissement des devoirs confiés aux différents inspecteurs, surtout dans le service postal par chemin de fer, et transmettrait à ces officiers les ordres du département dans la sphère de leur action, et cela d'une manière qui ne pouvait toujours se faire avec satisfaction, soit par correspondance, soit en les appelant aux quartiers généraux.

Echelle proposée pour la rémunération des inspecteurs :—

	Appointements fixes.	Allocations pour frais de route.	
		Par jour, lorsqu'ils sont absents de leur poste.	Par mille à parcourir pour se rendre aux chemins de fer et aux bateaux-à-vapeur sur lesquels ils voyagent sans payer, par l'autorité du dépt.
Inspecteur en chef.....	$2,400	$3 00	12 centins par mille.
Inspecteurs.....	$1,600 à $2,000	2 50	12 centins do
Sous-inspecteurs	$800	3 00	12 centins do

Commis dans les bureaux des Inspecteurs.

Il y a aujourd'hui 25 commis dans ces bureaux, employés à des écritures se rattachant aux divers devoirs prescrits aux inspecteurs.

Dans chaque bureau d'inspecteur, un commis est d'ordinaire occupé au contrôle des comptes des échanges quotidiens des malles par les commis de la poste sur les chemins de fer et des lettres chargées (*registered letters*) qui passent chaque jour par leurs mains, etc.

Jusqu'ici, ces commis ont été classés d'après l'échelle ordinaire du service civil de 1857, dans Ontario et Québec, ceux employés à la Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick ont été pris au département général des postes de chaque province et n'étaient soumis à aucune règle quant au rang ou aux appointements.

Il est recommandé que l'échelle ci-dessus proposée pour les commis des bureaux de poste de cité soit appliquée aux commis des inspecteurs avec certaines modifications,—1o. que le salaire du commis entrant ou aspirant soit de $300 pour la 1ère année ; 2o. quant aux commis de 1ère classe, que le maître-général des postes soit libre d'établir, s'il le juge à propos, une charge de 1er commis dans les bureaux des inspecteurs, qui sera remplie par le principal commis dans chacun de ces bureaux, avec un traitement de $1,000 à $1,400 par année, selon qu'il sera décidé dans chaque cas.

SERVICE POSTAL PAR VOIE DE MER.

Un commis de la poste s'embarque chaque semaine sur les paquebots-poste canadiens. Sept commis sont employés à ce service, et ils font la traversée à tour de rôle. La moyenne du nombre de voyages de chacun est de 7½ par année.

Sur chaque paquebot il y a une chambre convenablement installée pour y faire le travail d'un bureau de poste. Les officiers de la poste reçoivent et donnent des reçus pour toutes les dépêches mises à bord, et rendent compte de leur remise à l'issue de chaque traversée ainsi que les comptes et pièces justificatives d'après lesquels ce service peut être contrôlé. Ils assortissent les malles pendant la traversée d'Amérique pour les principales villes du Royaume-Uni, et en revenant, ils font la même chose pour les journaux, mais nous sommes informés que l'on prend actuellement des mesures pour qu'il en soit fait autant des lettres.

Les commis du service postal par voie de mer sont payés d'après l'échelle suivante :—

CLASSE.	En entrant.		Après deux ans de service		Après cinq ans de service.	
	Salaire annuel.	Allocation pour chaque voyage.	Salaire annuel.	Allocation pour chaque voyage.	Salaire annuel.	Allocation pour chaque voyage.
2e Classe.....	$360	$50*	$420	$50	.....	.....
1re Classe.....	480	60	540	60	$600	$60

* On ne donne que la moitié de cette allocation à un officier à son début et jusqu'à ce qu'il puisse se charger seul des malles mises sur le paquebot.

Il est recommandé que cette échelle soit maintenue.

Les officiers du service postal par voie de mer sont tenus de se munir d'un uniforme d'ordonnance.

SERVICES EXTÉRIEURS SOUS LE CONTROLE DU DÉPARTEMENT DES DOUANES.

PORTS DE LA PUISSANCE, PERSONNEL, ADMINISTRATION, DÉPENSES, ETC.

Nombre et Distribution des Ports d'Entrée.

D'après les arrangements actuels des ports de la Puissance, l'administration du département des douanes embrasse le contrôle et la direction de 180 ports d'entrée.

De ces 180 ports, il y en a—

1°. Dans Ontario, 53, qui ont perçu (en 1867-68)		$2,222,877
2°. " Québec, 18 " "		4,577,358
3°. " la Nouvelle-Ecosse, 79, " "		1,129,007
4°. " le Nouveau-Brunswick, 30, "		888,404
		$8,817,646

D'Ottawa, la capitale, comme centre, à Sidney (C. B., N. E.,) qui est le port le plus éloigné à l'Est, la distance est d'environ 1,150 milles, et au Sault-Ste.-Marie, le port le plus éloigné à l'Ouest, environ 600 milles par le chemin de fer du nord et Collingwood, mais la distance est de plus de 800 milles par chemin de fer *viâ* Sarnia, et à peine moins de 900 par les lacs. Ainsi, la distance la plus courte par les routes fréquentées entre les ports extérieurs en question serait de plus de 1,700 milles. Sidney est dans la 60° 15″ longitude ouest et le Sault-Ste.-Marie dans la 84° 30′ ouest, une différence de 25 degrés. de longitude sur le parallèle central moyen 46° de latitude.

Dans Ontario les ports sont presque tous situés le long de la ligne frontière de cette province, sur les grands lacs et autres eaux intérieures navigables qui séparent le Canada des Etats-Unis.

Dans la province de Québec, les principaux ports sont sur le fleuve et le golfe St.-Laurent; mais la plus grande partie des moins importants se trouve sur la ligne 45° qui, entre St.-Régis et la rivière Connecticut, distance d'à peu près 160 milles, constitue la frontière canadienne. Dans les provinces maritimes tous les ports, à l'exception de trois ou quatre du Nouveau-Brunswick, sont plus ou moins directement accessibles aux navires de mer, bien que plusieurs, sinon la plupart, particulièrement dans la Nouvelle-Ecosse, ne soient fréquentés que par les bateaux pêcheurs et autres petites embarcations.

Influence des chemins de fer sur l'administration douanière.

La construction de lignes ferrées qui traversent notre frontière et qui mettent nos grandes cités en rapport avec les grands marchés commerciaux des Etats-Unis, et, en hiver, avec les marchés européens, a établi de nouvelles voies de commerce qui inaugurèrent pour ainsi dire une phase nouvelle dans l'administration douanière.

Il devint de suite évident que le moyen le plus simple de tirer parti de ce nouvel état de choses était d'employer un convoi de fret comme l'on fait d'un navire et d'exiger le manifeste du chargement et la déclaration de la destination à l'entrée. Le système de garantir de toute éventualité les articles importés par chemin de fer, en mettant des cadenas de la douane aux chars à mesure qu'ils approchent de la frontière, suivit immédiatement, et des règlements au sujet des importations, de l'examen du bagage des voyageurs, du complet parcours des marchandises et des voyageurs, des exportations, etc., furent faits par le commissaire, et son adjoint d'alors, M. Worthington, soumis à l'exécutif et sanctionnés; ces règlements, modifiés de temps à autre, selon que l'expérience et les exigences du service le demandaient, paraissent avoir fonctionné d'une manière très-satisfaisante.

Un des résultats qui a suivi l'ouverture de ces grandes voies ferrées commerciales a été la demande faite par un grand nombre de villes et même de villages situés sur le Grand-Tronc, le Grand Occidental et autres lignes de chemins de fer, d'être érigés en ports d'entrée et d'entrepôt. C'est ainsi que nous avons eu les ports de London, de Woodstock, Guelph, Stratford, Paris et plusieurs ports extérieurs tels que Galt, Peterborough, St. Armand et quelques autres.

Les attributions normales des ports d'entrée étant de surveiller le transit international, ces ports doivent indubitablement être situés sur les frontières, et il n'y a pas de doute qu'en restreignant aux ports de mer et aux ports des frontières l'entrée des importations et la perception des droits de douane, on réduirait les frais de la perception du revenu et on simplifierait les affaires du département, sans compter que l'on diminuerait probablement les risques de pertes par fraude du revenu. Mais on trouvera dans les lois qui étaient en force avant la construction de chemins de fer en ce pays le premier pas vers la déviation de cette restriction; alors comme aujourd'hui, ces lois permettaient que les

marchandises arrivant à un port de frontières fussent envoyées aux ports de destination par l'entrée et le paiement des droits. De là vint l'idée de créer des ports intérieurs, et l'ouverture des chemins de fer n'a pas manqué de provoquer l'établissement d'un plus grand nombre de ports de ce genre. Il serait difficile, sinon injuste, de retirer à London et aux autres ports de chemins de fer intérieurs en question le privilége dont ils jouissent comme ports d'entrée; mais il serait certainement inopportun d'ajouter au nombre des ports de ce genre, excepté peut-être dans les cas où la population et le commerce d'une localité, telle que la cité de London, Ontario, seraient assez considérables pour garantir son érection en port d'entrée distinct.

Classification des Ports.

Une classification des ports canadiens fut faite en 1845, basée uniquement sur les perceptions. Ce procédé, cependant, ne convint pas à l'état des choses, quelques années plus tard, et en 1851 on adopta une classification, basée plus sur les affaires que sur les perceptions des ports. Celle-ci fut à son tour remplacée par la cédule de l'acte du service civil de 1857, dans laquelle les ports furent de nouveau classés, comme la première fois, exclusivement quant au montant des perceptions.

Une des omissions de la cédule en question entraîna quelque difficulté dans son application, car tandis que le minimum et le maximum étaient déclarés quant aux perceptions dans chaque classe, aucune règle correspondante ne fut faite à l'égard des salaires, dont le montant ne semble avoir été fixé que d'après le maximum seulement.

Lorsque, comme en Canada, plusieurs ports sont dans des conditions telles qu'ils imposent à leurs officiers un labeur considérable sans que ce labeur paraisse correspondre au montant du revenu perçu, on devrait, autant qu'il est possible et nécessaire, faire une classification des ports de manière à faire face aux circonstances spéciales de ces ports.

Le long de nos grandes frontières, plusieurs ports sont en communication directe avec de populeuses cités et villes américaines: tels sont Windsor et Sarnia vis-à-vis Détroit et Port Huron, et Prescott vis-à-vis Ogdensburgh. A ces ports des bateaux passeurs font un service régulier avec la rive américaine, des bateaux-à-vapeur et des embarcations fluviales fréquentent la rade et les chemins de fer leur apportent, sinon un immense trafic local, du moins de nombreuses affaires de transit, les manifestes de chemins de fer doivent être reçus et endossés et les convois de fret mis en sûreté par le cadenas ou le scellé de la douane. Aucune ou peu de ces besognes ne produisent de revenu au port particulier: de là l'erreur que l'on commet en prenant le montant des perceptions comme unique base pour graduer le salaire des officiers préposés à ces ports.

On a donc essayé de rémédier à la chose en classant les ports d'abord par *groupes*, puis en divisant chaque groupe en *classes*, tel qu'indiqué par la cédule ci-jointe (A). Les groupes, qui sont désignés par des lettres, ont pour but de donner aux ports des dénominations qui puissent indiquer le canal ou les canaux par lequel ou lesquels ils puissent faire le commerce. Ainsi nous avons :—

Groupe A.—Ports de mer (c.-à-d., Québec).
" B.—Ports combinés de navigation intérieure et de chemin de fer, (Toronto).
" C.—Ports de navigation intérieure, (Dover).
" D.—Ports de chemin de fer, (London).
" E.—Ports intérieurs, (Russelltown).
" F.—Ports extérieurs ou de Baies, ou stations douanières.

Par cette disposition, tout port peut être mis de suite dans le groupe auquel il appartient, et l'échelle de la classe dans le groupe auquel ses perceptions l'adaptent, peut être appliquée. (*Vide* cédules A, B et C.)

Réduction du nombre des ports d'entrée indépendants.

Depuis quelques années le département a eu pour politique de restreindre le nombre des ports d'entrée en réduisant un certain nombre de ports secondaires à la condition de ports extérieurs, et il a recommandé qu'en poursuivant cette politique les changements mentionnés dans la cédule ci-jointe (B) fussent mis à effet.

Par l'arrrangement proposé, le nombre total des ports indépendants de la Puissance serait réduit de 180 à 99,—les 81 ports restants étant mis dans la catégorie des ports exté-

rieurs ou de stations douanières et placés sous le contrôle des ports indépendants dont ils sont le plus près ou qui sont le plus accessibles. (*Vide* la cédule en dernier lieu mentionnée.)

Personnel des officiers, etc., aux ports.

Le personnel complet des officiers, commis et serviteurs de tous grades employés dans le service des douanes aux différents ports d'entrée de la Puissance, varie de 800 à 820; actuellement il est de 816.

De ce nombre sont employés aux ports :—

Ontario	224
Québec	310
Nouvelle-Ecosse	181
Nouveau-Brunswick	101

Le salaire de tout le personnel qui comprend une classe nombreuse de préposés aux arrivages et autres employés aux grands ports qui reçoivent des gages à la journée, joint à diverses dépenses pour impressions, papeterie et dépenses contingentes, au montant de $486,000, portent les fais de perception du revenu douanier de la Puissance, pour 1867-8 5.3 pour cent. Dans le Royaume-Uni, les frais de la perception du revenu douanier sont d'environ 3½ pour cent, taux qui serait considérablement augmenté si les douaniers des côtes et de l'intérieur chargés d'empêcher la contrebande était compris dans le coût de la perception du revenu.

Salaires.

Une révision des salaires des officiers permanents aux différents ports conduit à la conclusion qu'il y a comparativement peu de cas où les salaires actuellement payés excèdent de beaucoup ce à quoi les officiers ont droit pour leurs services, si l'on songe un peu aux devoirs qui incombent à ces emplois; et l'on considère qu'à quelques uns de ces ports les principaux officiers et commis ont des salaires moindres que ceux auxquels ils ont droit par l'importance et la responsabilité de leurs positions respectives : l'échelle actuellement proposée est destinée à remédier aux cas de ce genre.

Dépenses contingentes.

A tous les ports, quels que grands ou petits qu'ils soient, certaines dépenses contingentes sont inévitablement encourues; pour cette sorte de dépense on a trouvé qu'il était très difficile d'établir une règle qui fonctionnât d'une manière assez satisfaisante. Les règles établies par acte du parlement pour les dépenses contingentes des départements s'appliquerait difficilement à de tels cas, et eu égard à la diversité qui existe dans la condition des ports il ne paraît pas y avoir rien autre chose de praticable que de désigner ce qu'on laisse figurer dans les comptes des dépenses contingentes.

Le loyer des bureaux et le combustible, la papeterie et les frais de port sont les seuls items que, dans les circonstances ordinaires, l'on insère dans les comptes trimestriels. Le loyer est d'habitude payé préalablement ; mais le montant des frais de port, ainsi que la quantité du combustible et de la papeterie, varient nécessairement suivant la classe à laquelle le port appartient, et l'on doit disposer de chaque cas selon son importance à quelques ports ; outre ces items ordinaires il y en a d'autres, tels que dépenses encourues pour visiter les ports extérieurs ou pour l'éclairage durant les mois d'hiver, etc ; il serait également difficile de soumettre ces dépenses à une règle générale.

Il semble donc que le système maintenant adopté pour régir les dépenses contingentes, lequel exige que chaque item soit appuyé par une pièce justificative et tout le compte attesté sur serment comme contenant un état réel des dépenses encourues et des déboursés faits *bonâ fide* pour le service public, est peut être le seul praticable. Quant à la papeterie, tous les percepteurs sont maintenant tenus de demander avant la fin de l'année ce dont ils peuvent avoir besoin durant les douze mois suivants, et, si c'est nécessaire, le département prend l'opinion de l'inspecteur des ports là-dessus et au sujet d'autres items du compte des dépenses contingentes; mais, en toute probabilité, l'établissement d'un bureau de papeterie à Ottawa conduirait à un mode d'administration quelque peu différent.

Saisies.

Les fonds de saisies opérées sur les découvertes de fraudes et autres infractions aux lois douanières, sont, en vertu d'un arrêté du conseil, divisés en trois parts égales, dont l'une est versée dans le Trésor comme tiers de la couronne, la seconde va à l'officier préposé aux saisies, et la troisièm est donnée au dénonciateur. S'il n'y a pas de dénonciateur, l'officier préposé aux saisies reçoit les deux tiers. D'après un arrêté récent du conseil, on agit différemment avec les saisies opérées aux grands ports par le moyen de l'entrepôt d'examen. Les saisies sont toujours le résultat d'un examen des marchandises à cet entrepôt, et l'évaluateur est conséquemment considéré comme ayant droit à une part, comme l'officier dénonciateur ; s'il avait sous son contrôle des sous-évaluateurs qui feraient les premiers la découverte d'une fraude, ces employés aurait droit à une proportion d'un tiers de l'évaluateur, selon le nombre qu'ils seraient : s'il n'y en avait qu'un, il aurait la moitié ; s'ils étaient deux ou plus, alors les deux tiers de la part que reçoit l'évaluateur sont également divisés entre eux.

Quant à l'officier préposé aux saisies, à Montréal, il est sensé agir en vertu d'ordres ou au nom du percepteur, lequel ne peut partager dans les fonds de saisies opérées à son port, parce que son salaire excède $1,600 ; alors la part de l'officier préposé aux saisies revient au crédit d'un fonds de réserve à même lequel les officiers qui le méritent peuvent être récompensés ou les invalides secourus, selon qui peut en être ordonné par le chef du département ou un arrêté du gouverneur en conseil. Il semblerait opportun que cette règle fût appliquée à tous les ports où le salaire du percepteur excède $1,600, et dans tous les cas, au lieu de verser, comme maintenant, le tiers du percepteur dans un fonds de réserve, cette somme devrait être remise au receveur-général et payée sur un mandat émis en vertu d'un arrêté du conseil ou d'un ordre départemental, selon qu'il pourra être jugé expédient. Actuellement, le montant tenu par le percepteur de Montréal dans le fonds de réserve n'est que de $714.48, mais il vaudrait mieux qu'il fût payé au receveur-général.

Pénalités.

La loi déclare appartenir à la couronne les amendes distinguées particulièrement des confiscations. Il y a cependant une classe de pénalités ou d'amendes qui sont presque invariablement assignées à l'officier à la diligence duquel est due la découverte de l'infraction aux lois douanières.

L'acte des douanes actuel stipule que si l'on s'aperçoit qu'un colis contient des effets qui ne sont pas mentionnés dans la facture, ces effets doivent être absolument confisqués ; mais le ministre des douanes peut, s'il le juge à propos, exempter ces effets de la confiscation si les intéressés paient les droits et telle pénalité qu'il croira devoir leur imposer.

Cela est également fait quand les saisies sont discontinuées à raison de ce que l'importateur a fait connaître des circonstances atténuantes qui engagent le département à mitiger la sévérité de la loi, en abandonnant la saisie à la condition que, outre le paiement des droits, le contrevenant paiera une amende spécifiée dont le montant est déterminé par les circonstances de la cause et laissé à la discrétion du ministre des douanes. Dans ces différents cas, les amendes sont uniformément payées, par l'intermédiaire du percepteur et par ordre du département, aux officiers dont la diligence a amené les découvertes ou saisies en question. Ainsi que nous l'avons dit dans notre rapport antérieur, ces amendes ne figurent pas dans les comptes publics. Ceci doit être changé, toutes les amendes et saisies doivent être payées au receveur-général, et les confiscations payées à tout officier de douane devraient l'être par mandat.

Département des évaluations.

Sous un tarif *ad valorem*, l'examen et l'évaluation des marchandises sont une division des douanes qui demande une considération préliminaire. Aux grands ports, et particulièrement à Montréal, où près de la moitié de tout le revenu douanier de la Puissance est perçu, l'organisation de ce département a reçu une attention particulière, et il y a des raisons pour croire que l'examen des marchandises importées a été fait, à ces ports en général, avec la diligence la plus satisfaisante. Tous les ports ont la mercuriale de New-York, et ceux de Québec et de Montréal, qui sont la communication directe avec l'Europe,

ont celle de Marseilles, Bordeaux et Hambourg. Ces mercuriales devraient être également fournies à Halifax et à St. Jean.

Aux ports moins importants, la loi a assigné aux percepteurs les fonctions d'évaluateurs, et l'on croit que le montant des importations à ces ports respectivement ne couvrirait pas les dépenses qu'entraînerait la nomination d'évaluateurs. Les huit ports (Hamilton, Toronto, London, Kingston, Montréal, Québec, Halifax et St. Jean,) où des percepteurs sont nommés, perçoivent ensemble $8,133,924, de $8,817,746 ou 93½ pour cent de tout le revenu douanier de la Puissance, laissant à peu près $684,000 qui sont perçues aux 172 autres ports.

Il faut remarquer qu'aux trois ports de Montréal, Québec et Toronto, il y a dans entrepôts d'examen certains frais à même lesquels est payée une partie du coût de l'établissement. A Montréal, en 1867–68, les recettes étaient de $11,057.83 et les dépenses de $14,763, dont il ne paraît dans les comptes publics que la seule balance de $3,705.43. A Toronto les recettes totales étaient de $2,864.95 et les dépenses de $2,315.92 ; $100 furent payées au receveur-général, et c'est tout ce qui paraît dans les comptes publics. A Québec, en 1866–67, les recettes excédèrent aussi les dépenses de $393.22 qui furent déposés, mais aucun compte n'a été rendu. Dans tous les cas de ce genre les recettes devraient être remises au receveur-général, et les dépenses faites en la manière ordinaire.

Il paraît que lorsque les effets sont examinées à l'entrepôt d'examen et les factures envoyées pour être imposées avec les effets, ces factures restent sur la liasse dans l'entrepôt d'examen. Les quantités et les prix y sont enregistrés, mais dans la hâte de passer les entrées, les factures ne peuvent pas être alors suffisamment examinées, et il en est souvent résulté des fraudes. Nous croyons que les factures devraient toujours être renvoyées à la douane pour être contrôlées avec les entrées.

Entrepôts.

Les règlements sous lesquels les entrepôts de douane actuels ont été établis furent sanctionnées par un arrêté du conseil de la ci-devant province du Canada, le 30 mars 1850, en vertu de la 10ème et 11ème Vict., chap. 31.

Ces règlements constituaient l'inspecteur préposé au débarquement et le garde-magasin juges de la suffisance de sécurité qu'offrait l'entrepôt pour le but auquel il était destiné, et le percepteur prescrivait certaines formalités que devait remplir le propriétaire ou locataire, et l'entrepôt était établi sans qu'on en référât au département. En vertu de l'acte que nous venons d'indiquer, 21 ports furent spécialement nommés ports d'entreposement, mais subséquemment plusieurs autres furent ajoutés à la liste par un arrêté du conseil.

Aux grands ports le nombre des entrepôts particuliers qui furent établis sous ces règlements augmenta graduellement, et nous trouvons qu'il y en a maintenant 192 à Montréal, 39 à Québec, 66 à Toronto, 35 à Hamilton, et un nombre proportionné aux ports de moins d'importance.

L'existence d'un si grand nombre d'entrepôts n'a pas manqué d'attirer l'attention du département, et l'inspecteur des ports reçut instruction de s'assurer scrupuleusement de la sécurité des entrepôts eux-mêmes, de la manière dont on dispose des effets, et du contenu actuel des entrepôts contrôlé et vérifié.

Les enquêtes des inspecteurs ont certainement constaté l'existence de grandes négligences et irrégularités à quelques-uns des ports et fait voir que les règlements d'entrepôt, en ce qui regarde l'examen des effets entreposés, n'étaient pas mis en force ; mais il ne paraît pas, d'après leurs rapports qui embrassent une période de 12 à 15 ans, que le trésor ait subi des pertes dignes de mention par suite de fraudes pratiquées aux entrepôts de la Reine, excepté en deux ou trois cas arrivés au port de Montréal. Ces cas, cependant, font voir la nécessité de reviser les règlements d'entrepôt, afin de donner une meilleure sécurité aux bâtisses elles-mêmes ou aux portes de ces édifices affectées aux entrepôts, ainsi qu'assurer la méthode d'après laquelle les marchandises y devraient être mises en magasin pour faciliter l'inspection.

Le système actuel de mettre les marchandises en magasin dans les entrepôts particuliers a la sanction des plus grandes nations commerciales du monde, et, avec des règlements qui seraient rigoureusement mis en force, il est peut-être le meilleur qui puisse être suivi. Le projet de rendre le gouvernement le gardien de l'entrepôt du commerce du

pays en lui faisant construire de grands entrepôts a déjà été suggéré, puis abandonné, parce qu'il entraînait non-seulement des dépenses énormes, mais encore de grands inconvénients, beaucoup de trouble et de responsabilité. Une computation approximative faite pour le seul port de Montréal montre qu'environ 211,000 pieds carrés de chambre de magasin, les caves comprises, seraient nécessaires pour les affaires d'entrepôt de cette cité: ce qui représenterait une bâtisse, disons de trois étages, large de cinquante pieds et longue de 1,055.

Il n'y a pas de doute, cependant, que des rangées d'entrepôts telles qu'on en voit à Boston et ailleurs et appartenant à des compagnies à fonds social, offriraient de plus grandes facilités à l'examen par les officiers de douanes et effectueraient une économie très considérable en réduisant le nombre des garde-clefs. Il serait donc désirable que la construction, dans les grandes cités, d'entrepôts sur un principe et une échelle semblables, soit par le moyen de capitaux individuels ou par celui de compagnies à fonds social, fût encouragée, en tant que la chose pourrait être faite par le gouvernement. Cet encouragement ne pourrait pas aller jusqu'à la suppression des entrepôts particuliers; mais les nouveaux règlements, par le surcroît de sécurité qu'ils exigeraient dans les bâtisses offertes pour servir d'entrepôts, tendraient à diminuer le nombre de ces derniers et favoriseraient les premiers dont la suffisance sous tous les rapports garantirait, croit-on, leur acceptation par le département comme entrepôts approuvés. Pour décourager davantage les entrepôts particuliers on pourrait exiger de ceux qui demandent à en tenir le paiement d'une somme suffisante pour payer les gages du garde-clef qui y est préposé.

D'après l'ancien acte d'Angleterre et en vertu de l'acte canadien, un registre de transfert était tenu de toutes les marchandises en magasin, indiquant le transfert de ces marchandises d'une personne à une autre. Ce système ne paraît plus exister en Angleterre, et nous ne voyons aucune nécessité de compliquer le service en le continuant ici. Si le gouvernement était le propriétaire de l'entrepôt, il s'engagerait nécessairement à ce que les marchandises, une fois l'entrepôt payé, fussent remises à leurs destinataires propres; mais, aujourd'hui, le gouvernement n'a qu'à recevoir l'impôt et à ordonner que les marchandises soient retirées du magasin,—et c'est évidemment l'affaire du propriétaire de voir à ce que le destinataire reçoive la marchandise.

Instructions aux Officiers.

Pendant que M. Dunscomb remplissait le poste de commissaire des douanes, les instructions aux officiers des ports étaient préparées, imprimées et distribuées, mais (à l'exception des instructions aux officiers douaniers émises en 1859) elles n'ont pas été renouvelées; mais maintenant elles ne sont pas imprimées, et devraient être revisées et amendées, travail qu'on s'est proposé pendant quelque temps et pour la préparation duquel on s'est procuré les plus récentes instructions à peu près du même genre qui existent en Angleterre, et qui, à cause de la similitude générale qu'il y a dans la pratique douanière des deux pays, pourraient aider beaucoup à perfectionner les nouvelles instructions que l'on se propose d'émettre.

Cependant, des exemplaires des actes de douane même, de tous les arrêtés du conseil et règlements départementaux, ainsi que des circulaires départementales sont envoyées à tous les ports de la Puissance, et elles ont jusqu'ici, dans une grande mesure, suppléé à l'absence du renouvellement des instructions imprimées.

Quand un livre d'instructions de ce genre a été préparé, chaque officier des douanes devrait toujours en avoir une copie à sa portée. Cela aurait aussi un effet salutaire si tous les officiers au-dessous de ceux préposés au débarquement étaient tenus de porter un uniforme particulier.

Enregistrement des navires.

L'enregistrement des navires dans la Puissance est un sujet qui demande une considération immédiate, les lois et règles qui les gouvernent étant différentes dans les diverses provinces: ainsi, dans Ontario, l'acte de la ci-devant province du Canada, 22 Vict., chap. 81, intitulé: "Acte concernant l'enregistrement des vaisseaux de navigation intérieure,"

est suivie à l'exclusion de tout autre, mais dans la province de Québec, cette loi, ainsi que l'acte impérial "de la marine marchande, 1854" servent de règle pour le mesurage et l'enregistrement. Dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, l'acte impérial seul est en force. Au port de Québec, tous les navires, soit de mer ou embarcations de rivière sont enregistrés en vertu de l'acte de la marine marchande, ainsi qu'à Gaspé, New Carlisl et Amherst. A Montréal, les seuls navires de mer sont enregistrés d'après cet acte, tandis que ceux de la navigation intérieure le sont d'après des actes provinciaux.

Outre la confusion que cela fait naître dans l'application des règles qui devraient gouverner ce sujet, il se présente une plus grande objection en ce qu'il y a deux différents modes de jaugeage pour les navires, l'acte provincial ayant adopté les règles de jaugeage prescrites par l'acte impérial de 1845, lesquelles ont été remplacées par celles de l'acte impérial de 1854.

De plus, par l'acte impérial de la marine marchande, le gouverneur ou le lieutenant-gouverneur agit comme commissaire des douanes, et décide de certaines questions relatives à l'enregistrement des navires; l'on doute si ces pouvoirs sont conférés au gouverneur-général ou aux lieutenants-gouverneurs des provinces.

Il paraîtrait aussi qu'à la Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick l'on prélève des honoraires, ce qui n'a pas lieu dans Ontario et Québec.

Il est donc à désirer que la loi actuelle concernant l'enregistrement des navires soit revisée, afin d'établir non-seulement une règle uniforme pour le jaugeage des navires dans toute la Puissance, mais l'uniformité dans les lois et dans la pratique de l'enregistrement des navires en général, et il est à espérer qu'une telle mesure sera adoptée durant la prochaine session du parlement et que l'on fera des démarches pour obtenir de la Grande-Bretagne la reconnaissance des navires enregistrés conformément à cette loi,—cet enregistrement équivalant, en tant que la nationalité y est concernée, à l'enregistrement d'après l'acte impérial de la marine marchande de 1854.

Cabotage.

Nos cours d'eau navigables sur la frontière et à l'intérieur ajoutés à notre littoral de la mer dans le Golfe St. Laurent, l'Océan Atlantique et la Baie de Fundy, offrent une étendue de côtes que peu ou point de pays possède. Une estimation brute de ces eaux donnerait à peu près 10,000 milles marins de côtes dans les quatre provinces constituant la Puissance du Canada. Nécessairement le trafic intérieur par eau (pour ne rien dire du trafic par chemin de fer) sur une pareille étendue de communication est difficile, sinon impossible à calculer avec exactitude, pour la raison que nombre d'équipages ou de navires employés dans ce trafic vont et viennent de places où il n'y a pas d'officier public qui puisse en tenir compte. L'on a tenté de surmonter cette difficulté en exigeant que les caboteurs tinssent un livre de cargaison. Toutefois, il y a lieu de craindre que ce système (emprunté à la Grande-Bretagne) ne donne que des statistiques imparfaites, et l'on considère, au moins pour le présent, que la statistique officielle du commerce de cabotage devrait embrasser les points suivants seulement:

1o. Le nombre de navires et d'équipage de tous genres employés au commerce côtier, distinguant le nombre et le tonnage des navires de chaque classe.

Ceci peut être fait avec quelqu'exactitude en faisant exécuter rigidement le système de licences que renferment les règlements actuels touchant le cabotage.

2° Le commerce inter-provincial; qu'un compte soit tenu, tel qu'ordonné par les règlements sur le cabotage, du trafic entre les différentes provinces. Cela peut se faire si l'on oblige les navires allant d'une province dans une autre à se conformer aux règlements; les patrons fourniraient au percepteur du premier port, en arrivant dans la province de sa destination, une copie de son livre de cargaison, ou si l'équipage ou le navire sont petits, il ira à la maison de douane faire un rapport verbal de tel équipage ou navire.

Les percepteurs des différents ports de la Puissance devraient être munis d'un livre pour tenir compte du commerce inter-provincial, sans y mêler ce qui se rapporte au commerce local.

Inspection.

Dans tous les départements qui ont des divisions ou des affaires à l'extérieur, l'importance de l'inspection ne saurait être méconnue. Indépendamment de l'avantage qu'elle

offre pour contrôler les occasions de fraude du revenu, elle assure de l'attention et de la fidélité des officiers publics dans l'exécution de leurs devoirs, et porte à l'uniformité de vue et d'action dans l'administration des affaires du département. Dans nul département du service public les inspecteurs ne sont plus nécessaires que dans celui des douanes, et l'on considère que la sphère d'action que cette inspection embrasse maintenant exige un accroissement correspondant des moyens de remplir ce service avec efficacité.

Il n'y a à présent qu'un inspecteur de ports dont les attributions s'étendent à tous les ports de Québec et d'Ontario. Il est impossible qu'un seul officier, quelque diligent et zélé qu'il soit, qui puisse faire sa tournée aussi fréquemment et aussi complètement qu'elle devrait être faite lorsqu'il a soixante-et-onze ports à visiter dispersés sur une aussi vaste contrée. C'est pourquoi l'on propose que la Puissance, telle qu'elle est constituée maintenant, soit divisée en trois districts d'inspection, savoir :

1° Un district central, comprenant toute la province de Québec et les ports de la partie nord du Nouveau-Brunswick, depuis Dalhousie à Chatham et Newcastle.

2° Un district de l'Ouest comprenant tous les ports de la province d'Ontario.

3° Un district de l'Est, ou maritime, embrassant toute la province de la Nouvelle-Ecosse et les ports du Nouveau-Brunswick qui ne forment pas partie du district central.

Chaque port devrait être inspecté régulièrement deux fois par année, mais à l'improviste, et avant de quitter le port qu'il a visité, l'inspecteur devra envoyer au département un rapport de telle inspection, établissant la date de son arrivée au dit port, et, sous une forme concise, lorsqu'il n'y a rien de spécial à mentionner au département, il devrait constater l'état de la comptabilité et la condition du port en ce qui regarde son administration.

Au moins une fois par année, disons le premier mercredi de février, les inspecteurs devraient se rencontrer à Ottawa avec le Commissaire pour conférer ensemble de tout ce qui se rattache aux intérêts du service des ports de leur district respectif, et soumettre leurs vues et instructions sur certains points de pratique, afin de corriger les divergences qui pourraient se rencontrer sur ces points et d'arriver à l'uniformité.

Classification des Ports.

Nous avons déjà établi le principe sur lequel l'on propose de classifier les ports, et nous ajoutons à notre présent rapport les clauses A, B et C, qui montrent cette clasification. Nous devons faire observer, toutefois, qu'une telle classification est nécessairement très-imparfaite. Le montant des droits perçus a été considéré comme le plus sûr moyen de juger de l'importance d'un port pris dans son groupe, et les groupes eux-mêmes sont distingués par ce qui a rapport à la somme de travail et de responsabilité qu'entraînent ces ports, qui, d'après l'échelle des droits perçus seulement, seraient sur le même pied que les autres.

La définition de ces groupes ne comprend en aucune manière les particularités locales qui font que le travail est dans un port plus onéreux que dans un autre, et dans les groupes eux-mêmes le montant des droits perçus, sur lequel la classification est bâsée, s'étend nécessairement sur de très grandes limites. Par exemple, de deux ports appartenant au même groupe et prélèvant à peu près le même montant l'un et l'autre, presque toutes les marchandises entrées dans l'un d'eux payent des droits et sont consommées sur place, tandis que la plupart de celles qui ont entrées dans l'autre port passent en entrepôt et ne sont pas du tout représentées dans les droits perçus qui déterminent sa classification ; et de deux ports du même groupe et de la même classe, l'un peut percevoir $30,000 et l'autre $190,000. C'est pourquoi, dans notre cédule, nous avons dû laisser une marge considérable entre le maximum et le minimum des salaires, et nous avons désigné la classe d'officiers qui pourraient être requis dans les grands ports de la division sans vouloir dire que dans les petits ports de la même classe ils sont tous nécessaires. Notre échelle peut en somme être prise comme approximative et une indication des degrés qui, dans les différents éléments qui forment ensemble la base de la classification, devraient affecter le personnel et les salaires. L'usage de cette échelle, dans des bornes définies, à chaque port, doit nécessairement être laissé à la discrétion du département. C'est pourquoi nous pensons que, procédant d'après cette base et considérant toutes les circonstances dans chaque cas, le département devrait nommer de suite un personnel à chaque port séparé, et qu'un état dévrait être soumis au parlement avec estimations pour l'année, montrant pour chaque port les droits perçus, le nombre de navires entrés et sortis, le tonnage de chacun, etc., et les autres détails d'après lesquels son importance peut être évaluée, suivi par un tableau du personnel, des salaires

et des dépenses contingentes affectés à chacun. A chaque année subséquente, un état semblable pour rait être soumis, montrant les mêmes items comparés à l'année précédente et avec des observations, exposant dans le premier de ces états la différence qu'il y a entre les salaires existants et ceux qu'on a proposé de fixer, et ensuite la raison de tout changement proposé.

Nous pensons que la responsablilité de faire ces recommandations en détail appartient plus au département qu'à nous-mêmes ; mais nous désirons indiquer quelques-unes des raisons qui rendent nécessaire une révision complète de l'établissement. L'échelle des salaires, et le nombre des personnes employées dans Ontario et Québec diffèrent souvent de beaucoup de ceux des ports de même classe dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick. Dans la première province, l'établissement est, en général, plus vaste que dans la dernière. L'on devrait les assimiler; mais il ne s'ensuit pas que tous les salaires dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick doivent être élevés de suite et le personnel augmenté, ni que les salaires dans Ontario et Québec doivent être diminués de suite et partie des employés renvoyés. Les intérêts existants doivent être respectés, en même temps s'il est nécessaire d'augmenter les salaires ou le personnel on pourrait le faire sans prodigalité. L'on devrait avoir constamment en vue d'établir l'uniforminé d'action dans toutes les parties de la Puissance, mais il est presque de nécessité de ne l'introduire que graduellement. Il faut aussi remarquer que dans la Nouvelle-Ecosse l'on a la coutume de payer les officiers de douane, soit tout ou partie, par un percentage sur les fonds touchés. Ce système sera changé et offrira un moyen de plus de comparer la rémunération payée ci-devant avec ce qu'elle sera à l'avenir.

A part les différences dans la pratique des diverses provinces, il en existe de grandes entre les frais de régie des ports d'Ontario et Québec, qui, sous d'autres rapports, sont dans une situation analogue. Cela provient, dans une grande mesure, des nombreuses personnes âgées qui sont au service, et qui ont rendu nécessaire la nomination d'autres employés pour leur servir d'aide, ce qui, en d'autres circonstances, n'aurait pas eu lieu. Il ne s'ensuit donc pas d'aucune manière que si, pour cette raison ou pour une autre, il y a un certain personnel dans quelques ports, le projet de classification doive se conformer aux faits existants. Ce qui se rapporte à chaque port devrait être examiné en détail, et son établissement devrait être pourvu de ce qui est théoriquement nécessaire, aussitôt que les circonstances le permettront.

D'après une comparaison des dépenses des ports en particulier dans une succession d'années, il appert qu'il y a eu, dans certains cas, de très grandes augmentations, et il semble qu'il appartient au département de faire une enquête soignée des causes et de la nécessité de ces dépenses. Comme plus important, tant dans le montant que dans la proportion de l'augmentation, nous citerons particulièrement le port de Montréal, dont nous donnerons ici un tableau comparatif en analysant les dépenses de différentes années, pris dans les comptes publics, et pour faciliter encore la comparaison nous y avons joint un tableau semblable du port de Québec pour les mêmes années, et de ceux de Halifax et St. Jean pour 1867-8.

Tableau comparatif des dépenses au port de Montréal.

—	1861.	1864–5.	1866–7.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Percepteur, inspecteur et assistant	6,440 00	5,884 25	6,125 82
Préposés au débarquement et inspecteurs préposés aux arrivages, etc., y compris Rouse's Point, Longueuil, etc.	10,296 84	12,240 00	11,975 00
Commis	6,550 00	8,673 88	9,800 00
Evaluateurs, garde-clefs et peseurs, y compris surcroît de dépenses pour examen des entrepôts	4,981 84	10,688 46	17,085 84*
Préposés aux arrivages	17,360 17	21,020 51	32,971 00
Loyer, dép. contingentes des bureaux, messagers et divers	5,033 42	4,782 86	8,835 75
Total	50,662 27	63,289 96	86,793 41
Total des droits perçus	2,393,486 69	3,430,504 07	4,211,305 63

Québec.

—	1861.	1864–5.	1866–7.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Percepteur, inspecteur et assistant	6,680 00	6,680 00	6,680 00
Inspecteurs préposés aux arrivages, etc	9,413 90	9,473 99	9,899 00
Commis	7,478 32	7,867 50	9,809 26
Evaluateurs, etc	4,840 00	4,865 00	8,190 00
Préposés aux arrivages, etc	12,761 00	10,737 00	11,749 00
Loyer, dépenses contingentes, etc., y compris chaloupes	8,392 91	7,414 87	9,551 31
Total	48,566 13	47,038 31	55,978 57
Total des droits perçus	494,103 16	606,020 90	515,065 30

* La dépense totale de l'examen des entrepôts a été réellement de $10,000 de plus, la balance a été prise sur les recettes.

—	St. Jean.	Halifax.
	$ cts.	$ cts.
Percepteur et deux officiers anciens	4,500 00	4,200 00
Préposés aux arrivages	2,700 20	6,370 58
Commis	4,880 26	8,708 03
Evaluateurs	1,673 75	487 66
Garde-clefs	3,500 00	21,545 10
Employés aux arrivages	4,949 48	
Dépenses contingentes et extraordinaires	3,598 68	1,942 27
Total	25,802 17	43,253 64
Total des droits perçus	.....	.....

Si, par exemple, nous comparons Québec et St. Jean, deux ports qui, autant par la somme des droits perçus que par celle des navires expédiés, sont sur un même pied, St. Jean ne coûte pas en fin de compte la moitié de ce que coûte Québec. et la même différence existe presque partout dans tout item du compte. Quand la division des évaluateurs serait augmentée, cette différence resterait très-sensible et montrerait que le personnel et les salaires devraient en être élevés ou ceux de Québec diminués, et il est probable que l'on pourvoira à ces deux changements. En comparant aussi Québec et Montréal, le montant des droits perçus doit être une bonne donnée d'estimation, quoique non absolument parfaite, du chiffre des affaires et du nombre de commis et préposés aux arrivages qui sont nécessaires; mais Québec coûte davantage dans le premier item, et presqu'autant dans le dernier que Montréal, qui perçoit à peu près huit fois le montant de droits que Québec. Ces dépenses contingentes semblent exiger une investigation.

Prenant le port de Montréal seul, la dépense du bureau des évaluateurs paraît avoir augmenté en six ans de $4,981 à $17,085, et celles des préposés aux arrivages et des garde-clefs de $17,360 à $32,971. Une telle augmentation de dépenses requière une soigneuse investigation.

Par rapport au bureau des évaluateurs, l'on nous informe qu'en 1863 l'on reconnut qu'il était sur un pied très-inefficace, et l'on décida de réformer entièrement cette branche du service. L'on constate aussi que pour ce qui concerne ce département spécial, Montréal est regardée comme une sorte d'autorité centrale à laquelle d'autres ports en refèrent sur des questions d'évaluation douteuse, et les dépenses sont ainsi augmentées. La grande augmentation paraît avoir eu lieu en 1865, lorsqu'on y ajouta onze nouveaux employés, entraînant une dépense additionnelle de $8,147.50 ; en 1866, on y ajouta deux employés, et deux reçurent une augmentation au prix de $1,478.25 ; en 1867, trois nou-

veaux employés et sept augmentations font la somme additionnelle de $2,007.25 ; et en 1868, quatre nouveaux employés et deux augmentations s'élevant à $1,821.00. L'accroissement des affaires de ce port peut avoir justifié ces dépenses, et le profit des entrées d'entrepôt d'examen, les revenus de remisage paraissent, en moyenne, en avoir couvert les frais ; mais il est évident que le sujet demande investigation. L'on doit observer que plusieurs des dépenses de l'entrepôt d'examen qui, à Montréal, sont classées dans les items des évaluateurs, etc., sont, sans doute, classées dans d'autres items à Halifax et à St. Jean, mais encore la grande différence dans la pratique suivie dans ces deux ports avec ce qui prévaut à Québec et à Montréal, paraît exiger un examen complet de ce sujet.

Pour l'item des préposés aux arrivages et des garde-clefs (parce qu'il paraît que leurs devoirs y sont compris jusqu'à un certain point), nous avons le témoignage de M. Delisle, le percepteur de Montréal, qui dit que l'on peut y effectuer de grandes épargnes. Il en fait ainsi l'estimation :

Le personnel actuel consiste en 110 hommes, distribués en trois classes permanemment employés, et d'autres qui sont surnuméraires, et M. Delisle en estime le coût total pour 1868 à..	$37,122.00
Il pense que 37 employés permanents et 10 surnuméraires seraient suffisante pour le port	22,960.00
Effectuant une épargne de	14,162.00
Et avec déduction d'un bureau (retenu pour le présent)	14,762.00

L'on doit remarquer que ceci n'embrasse pas 20 officiers permanents qui reçoivent un traitement fixe de $80, au-dessus et en sus de leur allocation quotidienne, comme à présent, laquelle pratique, si on la maintient, reduira la somme à $13,162.

Dans la comparaison ci-dessus, nous avons simplement pris les quatre plus grands ports, afin de montrer la voie à prendre pour opérer des réformes ; des investigations semblables devraient avoir lieu dans toute la division. Nous ne nous sentons ni compétents ni appelés à formuler une opinion décisive sur ces détails, mais ils devraient être examinés sérieusement par les autorités du département, un projet d'organisation pour chaque port devrait être dressé, et l'état actuel de la division devrait s'en ressentir aussitôt que possible.

Nouvelles nominations.

L'âge auquel les commis sont admis peut être réglé par l'acte du service civil ; mais par rapport aux autres officiers et employés on a suivi depuis longtemps dans le département des douanes une règle quelque peu différente, dépendant de la nature des fonctions, des devoirs d'un proposé au débarquement, garde-clefs ou préposé aux arrivages, ou les fonctions bien plus élevées d'un évaluateur qui réclament généralement plus d'expérience et de maturité dans l'officier qui en chargé que l'on en recontre chez les surnuméraires ou dans les classes cadettes du service civil.

Toutefois, en Angleterre aussi bien qu'en Canada, l'âge au-dessus duquel il n'est plus permis d'entrer dans le service des douanes a été fixé bien au-dessus de celui des commis surnuméraires réglé par l'acte du service civil. La règle d'à présent fixe 32 ans en Angleterre et 35 en Canada. Nul aspirant au-dessus de ces âges, en Angleterre et en Canada respectivement, ne peut entrer au service, au moins théoriquement, et le département se trouve de cette façon délivré du fardeau d'un surcroît d'officiers inutiles.

Il n'est pas suffisant, toutefois, de créer un règlement—il faut l'appliquer. Mais l'on doit regretter que dans ce pays, comme il paraît que c'était le cas en Angleterre ces dernières années, le règlement a été méconnu par les influences parlementaires, et des nominations et promotions ont été faites en contravention directe avec le règlement salutaire qui avait été établi pour l'avantage du service des douanes.

Il est à désirer que les améliorations qui, à cet égard, ont eu lieu en Angleterre soient adoptées ici. Nous trouvons dans une lettre ou rapport adressé au très-honorable Henry Goulburn, et attribué au président du bureau des douanes d'alors, (M. R. B. Dean,) que l'on se félicite de ce qu'on a précisé l'âge d'admission au service des douanes—qu'un système de classification et de promotion, et une échelle des salaires ont été établis pour tout le département, et que par ce moyen " l'on a aboli l'intervention des influences locales

touchant la promotion des officiers ;" et un peu plus loin l'on remarque que " le gouvernement a déjà abandonné, pour ainsi dire, toute ingérence dans les promotions du département des douanes, et la route est maintenant ouverte pour l'avancement des officiers qui ont du mérite."

L'on ne saurait trop appuyer sur l'importance des réformes dont nous parlons, et ce n'est pas trop que d'affirmer que l'entière efficacité du service dépend d'une observation rigide des règles d'avancement et de promotion.

Avocat de la Trésorerie.

Non-seulement au sujet des points de droit et des poursuites qui relèvent des lois de douane, mais aussi pour ce qui est de la préparation de ces lois mêmes, il y a longtemps que l'on regarde comme désirable la nomination d'un avocat spécial pour aider à préparer ces lois et diriger les poursuites instituées pour infractions des lois de douane. Peut-être cet avocat devrait-il s'appeler " Avocat de la Trésorerie." Cela sauvegarderait la législation qui gouverne les divers départements des dispositions contradictoires qui se trouvent dans nos lois ; le tarif douanier, par exemple, laisse entrer en franchise le tabac brut, tandis que l'acte d'accise déclare qu'il ne peut être consommé dans ce pays sans le paiement préalable d'un droit de 15%.

Officiers travaillant après les heures de bureau.

Il existait, dans la ci-devant province du Canada, un arrêté du conseil du mois de juillet 1858, pourvoyant à ce que les préposés au débarquement qui travaillent en dehors des heures régulières par rapport aux chemins de fer ou autrement reçussent une rémunération du gouvernement, d'après une échelle fixe, et que le montant en soit remboursé au gouvernement par les particuliers qui ont profité du service. Ce règlement ne paraît pas avoir été appliqué aux garde-clefs en Canada, et il n'existe pas de disposition analogue à la Nouvelle-Ecosse ni au Nouveau-Brunswick. Dans ces provinces, les officiers de douane sont payés directement par les parties intéressées, et nous trouvons qu'à Montréal, parmi les propriétaires d'entrepôts particuliers l'on a la coutume de payer les garde-clefs pour service extraordinaire. Nous croyons que cette pratique n'est pas approuvable et que le même règlement devrait s'étendre à tous les officiers de douane.

Méthode pour le collectionnement des statistiques.

Dans notre précédent rapport nous avons fait allusion à un changement important proposé pour la méthode à suivre dans le collectionnement des statistiques douanières. Pour plus de clarté, nous répéterons ce que nous avons dit alors sur ce sujet :

" Actuellement, chaque port expédie ses déclarations à l'entrée au département pour qu'elles y soient collationnées, mais la disposition des affaires en tableaux, le classement sous différents chefs des articles importés, francs ou imposables, d'où importés, etc., en un mot, tous les renseignements statistiques concernant les affaires de chaque port en particulier, se font aux ports mêmes. De ces ports, le département reçoit des états mensuels, trimestriels et annuels, et il les réunit ensemble pour connaître la somme des affaires du pays sous forme de tableaux du commerce et de la navigation, que l'on met devant le parlement. En Angleterre, chaque port envoie copie de ses déclarations à Londres, où tous les renseignements statistiques sont compilés, et nous pensons que de cette centralisation il doit résulter une économie considérable de travail et de dépense, et que le travail serait mieux exécuté par des personnes expérimentées qui en feraient leur occupation constante que s'il était confié aux employés de tous les ports du pays.

" Nous savons, cependant, qu'il pourrait se présenter des difficultés à l'introduction de ce système—qui fonctionne admirablement en Anglement, où chaque port n'est situé qu'à quelques heures du département général—dans un pays si différemment situé que l'est le Canada, et qu'il serait probablement nécessaire de le modifier beaucoup ; c'est pourquoi nous nous abstenons d'exprimer une opinion arrêtée sur cette proposition jusqu'à

ce qu'il nous ait été permis d'examiner davantage le fonctionnement du système actuel dans les principaux ports de la Puissance et de connaître l'avis de personnes d'expérience sur ce point."

Depuis que ce qui précède est écrit, un comité de notre commission a visité les ports de Montréal, Halifax et St. Jean, et il s'est particulièrement occupé de cette partie des rapports. Dans chacune de ces places, le comité a interrogé les personnes qui ont la connaissance pratique du système actuel, non seulement celles qui dirigent cette division, mais aussi celles qui en subissent l'influence. Toutes se sont accordées sur l'avantage qu'offre la nouvelle méthode proposée, et elles ne voient aucune raison pour croire qu'il résulterait quelqu'inconvénient pratique de ce changement. Les avantages seraient nombreux. Il y aurait une grande épargne réalisée dans l'impression des blancs de rapports qui sont nombreux, grands et coûteux; et sur les registres tenus dans les ports pour compiler les statistiques des rapports. Un personnel de 10 à 12 commis au département général choisis parmi ceux qui ont l'habitude de travailler dans les grands ports, et occupés ensemble dans une grande chambre, sous le contrôle d'un officier parfaitement versé dans ce genre d'ouvrage, serait probablement suffisant pour le but que l'on se propose. Par une division bien étudiée des ports d'après la moyenne du nombre des entrées à chacun, la substance des entrées en double, préalablement contrôlée par un officier compétent, serait écrit dans 10 ou 20 registres, qui, tenus jusqu'aux dernières dates, offriraient en tous temps au ministre les informations statistiques dont il pourrait avoir besoin. Nous regardons ce dernier point comme de la plus grande importance ; nous pouvons aussi ajouter que, si l'expérience nous indique plus tard un changement utile dans la forme des rapports de statistiques, il serait bien plus facile de l'introduire dans les registres du département général et d'exercer 10 commis à ce changement, que d'avoir à instruire tous les employés des ports dispersés sur l'étendue de la Puissance. Nous pensons que ces statistiques, compilées sans interruption par des personnes formées à ce genre de travail, seraient plus rapidement préparées et seraient plus exactes que lorsqu'elles sont recueillies, comme maintenant, dans la plupart des petits ports, par des personnes peu compétentes et distraites par d'autres occupations.

C'est pourquoi nous recommandons que le changement ait lieu au commencement de la prochaine année fiscale. Il est évident que ces altérations nécessiteront des changements correspondants dans le personnel du département et dans celui des ports. Dans le département, la personne chargée spécialement de contrôler les entrées, de les classer en tableau et de compiler les statistiques des rapports devrait avoir le rang de premier commis et l'un de ses subordonnés pourraît être commis de première classe, et peut être deux autres anciens de seconde classe, tandis que le reste seraient des cadets. Dans les grands ports, il devrait y avoir une réduction correspondante dans le nombre de commis employés.

Dans notre précédent rapport nous avons suggéré que l'on profitât de l'occasion pour reviser entièrement le système des formules de relevés et de livres des rapports de statistiques complets, tels que publiés. Nous ne pensons pas qu'il soit utile que nous entrions dans aucun détail sur ces points, mais toute la question devrait être mûrement examinée par le département, après une comparaison avec ce qui a lieu dans d'autres et après consultation avec les personnes qui ont l'expérience pratique de ces matières.

JOHN LANGTON,
Président.

N. B.—Ce qui précède ayant été adopté par la commission comme commencement du rapport sur les services extérieurs, il a été présenté au gouvernment avec l'entente que l'on y ajouterait de temps à autre des rapports sur d'autres parties du service extérieur à mesure qu'il seraient terminés.

JOHN LANGTON.

CÉDULE (A).

PORTS D'ENTRÉE APPARTENANT A L'UN OU A L'AUTRE DES GROUPES OU DÉNOMINATIONS SUIVANTES, SAVOIR :

A. Ports de mer ;
B. Ports maritimes de l'intérieur et de chemin de fer combinés ;
C. Ports de l'intérieur ;
D. Ports de chemin de fer ;
E. Ports maritimes de l'intérieur ;
F. Ports de l'extérieur.

GROUPE A. Ports de mer divisés en 4 classes, savoir :

LA 1RE CLASSE est composée des Ports suivants :

Montréal,
Québec,
Halifax, N. E.,
St. Jean, N. B.

LA 2ME CLASSE est composée des ports d'où partent et arrivent au moins 300 navires pour les ports anglais ou étrangers, à l'exclusion des caboteurs, et où la perception est au-dessous de $500,000 mais au-dessus de $50,000—Quand le nombre des navires excède 500 et que la perception s'élève au-dessus de $500,000, le port a droit au titre de 1ère classe.

LA 3ME CLASSE renferme les ports d'où partent et arrivent au moins 60 navires pour les ports anglais ou étrangers, à l'exclusion des caboteurs, et où la perception est au-dessous de $50,000 mais non au-dessous de $10,000.

LA 4ME CLASSE renferme les ports d'où partent et arrivent au moins 5 navires, soient que ces navires arrivent ou sortent d'aucun port ou lieu anglais ou étranger, ou qu'ils soient des caboteurs, et où la perception n'est pas au-dessous de $10,000 et pas au-dessous de $500.

GROUPE B. Ports de l'intérieur et de chemin de fer combinés, divisés en 5 classes, d'après le montant du revenu perçu comme suit, savoir :

1RE CLASSE—Où le revenu excède $1,000,000.
2ME CLASSE—Où il est au-dessous de $1,000,000, mais pas au-dessous de $200,000.
3ME CLASSE—Où il est au-dessous de $200,000, mais pas au-dessous de $25,000.
4ME CLASSE—Où il est au-dessous de 25,000, mais pas au-dessous de $5,000.
5ME CLASSE—Où il est au-dessous de $5,000, mais pas au-dessous de $500.

GROUPE C. Ports de l'intérieur, et
GROUPE D. Les Ports de chemin de fer, sont, chacun, divisés pareillement pour ce qui concerne la perception en 5 classes ayant les mêmes *minimum* et *maximum*.

GROUPE E. Les Ports maritimes de l'intérieur sont des ports qui n'entrent dans aucun des groupes précédents ; ils sont divisés en 2 classes, savoir :

1RE CLASSE—Ports qui perçoivent $5,000 et plus.
2ME CLASSE—Ports qui reçoivent au-dessous de $5,000, mais pas moins de $500.

GROUPE F. Ports extérieurs divisés en trois classes, savoir :

1RE CLASSE—Ports qui perçoivent plus de 1,000.
2ME CLASSE—Ports qui perçoivent au-dessous de 1,000, mais pas au-dessous de $500.
3ME CLASSE—Ports qui perçoivent moins de $500, ou rien du tout. Ces Ports extérieurs ne sont regardés que comme des stations douanières et doivent être cotés à salaire fixe sans tenir compte du montant perçu, mais en rapport avec leur importance comme stations douanières, tel salaire ne devant pas excéder le *maximum* mentionné dans la classification du Groupe F.

CEDULE B, CLASSIFIANT LES PORTS.

— —	ORDRE A, PORTS DE MER.								ORDRE B, PORTS DE L'INTERIEUR ET DE CHEMINS DE FER COMBINES.									
	1er classe.		2e classe, $50,000 à $500,000. Navires, Min. 300.		3e classe, $10,000 à $50,000. Navires, 60 à 300.		4e classe, $500 à $10,000. Min. 5, Max. 60.		1er classe, au-dessus $1,000,000.		2e classe, $200,000 à $1,000,000.		3e classe, $25,000 à $200,000.		4e classe, $5,000 à $25,000.		5e classe, $500 à $5,000.	
	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.
	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$
Percepteur	2,400	3,600	1,600	2,400	1,000	1,600	500	1,000	2,400	3,200	2,000	2,400	1,400	2,000	900	1,400	500	900
Inspecteur et garde-magasin	1,600	2,000	1,000	1,600	.....	.....	.....	.....	1,600	2,000	1,400	1,600	1,000	1,400	.....	.....	.....	.....
1er préposé au débarq. et visiteur	1,000	1,200	800	1,000	600	800	.....	.....	900	1,100	800	900	600	800	400	600	400	600
2e do do	900	1,000	600	800	400	500	.....	.....	700	900	600	800	500	600	.....	.....	.....	.....
3e do do	700	800	500	600	.....	.....	.....	.....	600	700	500	600	400	500	.....	.....	.....	.....
4e do do	500	600	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1er Commis.	1,200	1,400	1,000	1,200	.....	.....	.....	.....	1,200	1,400	1,000	1,200	800	1,000	500	700	.....	.....
2e do	900	1,100	700	900	.....	.....	.....	.....	900	1,100	800	1,000	600	800	.....	.....	.....	.....
3e do	600	800	.....	.....	.....	.....	.....	.....	600	800	600	800	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4e do ou cadet	300	500	.....	.....	.....	.....	.....	.....	300	500	300	500	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Evaluateurs	1,500	1,800	1,000	1,500	.....	.....	.....	.....	1,500	1,600	1,300	1,500	900	1,100	.....	.....	.....	.....
Assistants-évaluateurs	800	900	.....	.....	.....	.....	.....	.....	800	900	600	800	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Préposé aux arrivages	800	1,000	600	800	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Assistant do	700	800	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Assistant garde-magasin	800	1,000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	800	1,000	800	1,000	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Garde-clefs	500	700	500	700	500	700	.....	.....	500	700	500	700	500	700	.....	.....	.....	.....
Mesureurs et peseurs	600	800	600	800	.....	.....	.....	.....	600	800	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Employés aux arrivages	To be paid 50 cents per day if called upon to be in attendance; and $1.50 additional per day when actually on duty.
Inspecteurs de ports	1re. Division Centrale, salaire, $1,600 à $2,000 2e. do Ouest do $1,600 à $2,000 3e. do Est do $1,600 à $2,000 } frais de route et allocation.

CÉDULE B, CLASSIFIANT LES PORTS.—*Suite.*

—	ORDRE C, PORTS DE L'INTERIEUR, ET ORDRE D, PORTS ET CHEMIN DE FER.										ORDRE E, PORTS DE L'INTERIEUR.				ORDRE F, AVANT-PORTS ET BAIES.					
	1er classe, au-dessus $1,000,000.		2e classe, $200,000 à $1,000,000.		3e classe, $25,000 à $200,000.		4e classé, $5,000 à $25,000		5e classe, $500 à $5,000		1er classe, au-dessus $5,000.		2e classe, $500 à $5,000.		1er classe, au-dessus $1,000.		2e classe, $500 à $1,000.		3e classe, au-dessous $500.	
	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min	Max	Min	Max	Min	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.
	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$
Percepteur	2,200	2,800	1,600	2,000	1,200	1,600	800	1,200	500	800	600	800	500	600	400	800	250	400	100	250
Inspecteur et garde-magasin	1,400	1,600	1,200	1,400	800	1,200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1er prép. au débarq. et visiteur	900	1,100	700	800	600	700	400	600	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2e do do	700	900	600	700	400	600	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3e do do	600	700	500	600	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4e do do	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1er commis	1,000	1,200	900	1,000	800	900	500	700	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2e do	800	1,000	700	800	600	700	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3e do	600	800	500	600	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4e do ou cadet	300	500	300	500	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Evaluateurs	1,400	1,600	1,200	1,400	800	1,000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Assistant évaluateur	800	900	600	800	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Préposé aux arrivages	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Assistant do	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Assistant Garde-magasin	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Garde-clefs	500	700	500	700	500	700	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mesureurs et peseurs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NOTES FAISANT PARTIE DE LA CÉDULE QUI CLASSIFIE LES PORTS.

1. Si sous le groupe A (ports de mer) les deux éléments de l'expédition des navires et de la perception du revenu ne se combinent pas pour autoriser un port à prendre rang dans une classe donnée, tel port sera placé dans la classe que lui assigne la moins élevée de ces deux bases de classification.

2. Aux ports des premières et des secondes classes dans les groupes A, B, C et D, le percepteur aura droit de choisir parmi les premiers employés au débarquement et premiers commis l'un de chacune de ces dénominations et de lui donner le titre de chef des préposés au débarquement, ou premier commis respectivement, avec une augmentation de salaire n'excédant pas $200 : le percepteur pourra aussi élever l'un des garde-clefs au rang de premier garde-clefs, avec une augmentation n'excédant pas $100 ; telles promotions sujettes à nouvelle nomination chaque année. Aux ports de 4e classe des groupes ci-dessus, s'il faut plus qu'un préposé aux arrivages, l'on peut accorder une allocation additionnelle n'excédant pas $100 à l'un d'eux, avec le titre de principal préposé aux arrivages.

3. Les officiers et commis employés permanemment à d'autres ouvrages que ceux inclus dans le cadre ordinaire du bureau où ils sont nommés, ou qui peuvent avoir été nommés pour remplir deux classes de devoirs, tels que surveillant et commis, préposé au débarquement et commis, ou préposé au débarquement et garde-magasin, etc., peuvent toucher, s'ils sont recommandés par le percepteur, une addition de salaire n'excédant pas $100 par année, aussi longtemps que les deux charges sont remplies par le même officier ou commis, pourvu que cette addition à son salaire ne le porte pas au-dessus du maximum du plus haut degré.

4. Quant un port de mer (groupe B) de la 2e, 3e ou 4e classe est situé au terminus d'une ligne de chemin de fer, ou quand le percepteur est chargé d'enregistrer les navires, le département pourra à discrétion ajouter à son salaire une somme n'excédant pas 10 centins par jour.

5. Nul port ne sera élevé à une classe supérieure à moins que le chiffre des droits perçus à ce port se soit élevé, dans une moyenne de trois ans, au chiffre de telle classe supérieure.

6. Tous les inspecteurs sont regardés comme ayant charge des entrepôts, et, dans les grands ports, il peut avoir un assistant-garde-magasin.

7. Les salaires sont assignés aux évaluateurs et assistants-évaluateurs sous condition qu'ils ne s'occuperont d'aucune autre affaire, et que tout leur temps est à la disposition du gouvernement.

8. Dans les petits ports où l'échelle de classification ne donne pas de préposé aux arrivages, si les circonstances l'exigent l'on pourra en nommer un avec un salaire ne dépassant pas celui de tel officier dans la classe immédiatement au-dessus.

9. Dans les classes 1 et 2 du groupe A, un traitement permanent n'excédant pas $80 peut être affecté à un certain nombre de préposés aux arrivages, suivant l'importance du port, comme honoraire, en sus de l'allocation quotidienne lorsqu'ils sont en fonction ; mais le nombre de ces employés ne devra, dans aucun cas, dépasser vingt.

CÉDULE C.

LISTE DES PORTS DANS LA PUISSANCE DU CANADA, CONFORMÉMENT A LA NOUVELLE CLASSIFICATION.

ORDRE A.—PORTS DE MER.—CLASSE I.

Noms des ports.			Moyenne des perceptions, années expirées le 30 juin 1866, 1867 et 1868, ou 3 années.
Ports.	*Ports extérieurs.*		$
Montréal			4,202,716
	Rouse's Point		
	St. Armand		
Québec			544,795
	Beauce		
	Chicoutimi		
	Pointe aux Esquimaux		
	Malbaie		
	Rimouski		
	Rivière Godbout		
	Tadousac		
	Trois-Rivières		
Halifax			924,521
	Tangier (nil)		
St. Jean			675,579

ORDRE A—CLASSE III.

Amherst, N.E		$12,863	16,226
	Advocate Harbour	86	
	Joggins	2,371	
	Parrsboro'	630	
	Ratchford River	276	
Bathurst		$10,968	11,374
	New Bandon	406	
Chatham			27,539
Gaspé			13,235
	Rivière au Renard		
	Percé		
	Ste. Anne des Monts		
New Carlisle			14,678
	Carlton		
	Cross Point		
	New Richmond		
	Paspebiac		
New Castle, N.B			14,745
Sidney Nord		$ 9,345	11,113
	Cow Bay	959	
	Glace Bay	709	
	Petit Bras d'Or	(Nil.)	
Pictou		$35,837	36,125
	Merrigomish	13	
	Wallace	275	
St. André			23,051
Yarmouth		$37,330	37,742
	Rivière au Castor	96	
	Pubnico	224	
	Tusket	92	
St. Stephens			37,173

ORDRE A.—CLASSE IV.

Amherst, (Q)			3,168
Annapolis		$ 5,097	6,150
	Port Clément	826	
	Thorne's Cove	227	

Liste des Ports dans la Puissance du Canada, etc.—*Suite.*

Noms des Ports.			Moyenne des perceptions pour trois années.
Ports.	*Ports extérieurs.*		$
Antigonish		$ 6,806	7,554
	Havre aux Bouches	46	
	Petite Rivière (Bayfield)	682	
Arichat		$ 4,434	6,021
	Port Richmond	(Nil)	
	St. Pierre	1,587	
Baddeck		$ 3,660	4,693
	Grand Bras d'Or	1,000	
	Ste. Anne	33	
Baie Verte			721
Bridgetown		$ 4,962	5,181
	Port William	219	
Caraquet			3,793
Cornwallis		$ 3,933	7,140
	Crique du Canada	842	
	French Cross	827	
	Harborville	892	
	Horton	646	
Dalhousie, N. B.		$ 7,156	8,541
	Campbelltown	1,395	
Digby		$ 5,661	8,816
	Bear River	2,049	
	Sandy Cove	432	
	Port Ouest	674	
Dorchester		$ 1,746	1,892
	Rockland	146	
Hawkesbury			1,102
Hillsborough		$ 396	508
	Harvey	112	
Port Hood		$ 2,541	2,591
	Margaree	50	
Liverpool			9,145
Londonderry		$ 2,884	4,649
	Cinq Iles	443	
	Maitland	1,001	
	Truro	321	
Lunenburg		$ 2,609	4,019
	Chester	(Nil)	
	La Have	1,058	
	Mahone Bay	352	
Magaretsville		$ 3,188	4,537
	Wilmot	1,349	
Medway			866
Moncton			5,744
Mulgrave		$ 1,310	2,072
	Cap Canso	429	
	Guysborough	170	
	Havre d'Isaac	(Nil.)	
	Rivière Ste. Marie	163	
Pugwash			1,648
Iles Ragged		$ 2,404	4,903
	Barrington	1,469	
	Latour	195	
	Shelburn	835	
Richibucto			7,127
Sackville		$ 5,466	5,600
	Joggins Nord	134	
Saint George			2,866
Shediac		$ 2,061	2,614
	Buctouche	555	
Shippigan			3,519
Sydney		$ 3,480	3,554
	Lingan	54	
	Louisburg	15	
	Main à Dieu	5	

Liste des Ports dans la Puissance du Canada, etc.—*Suite.*

Noms des ports.			Moyenne des perceptions pour trois années.
Ports.	*Ports extérieurs.*		$
Tatamagouche			1,292
Welchpool			3,400
Iles Ouest			3,707
Waymouth		$ 4,552	7,630
	Acadia	1,355	
	Belliveau Cove	582	
	Gilbert	1,141	
Windsor (N. E.)		$ 7,635	8,425
	Cheverie	153	
	Hantsport	579	
	Walton	58	
ORDRE B—CLASSE 2.			
Toronto			976,842
	Collingwood		
	Credit		
	Penetanguishene		
Hamilton			551,149
	Galt		
	Oakville		
	Wellington Square		
ORDRE B—CLASSE 3.			
Bytown			77,587
Fredericton			34,859
Kingston			113,358
	Bath		
Windsor (P. E.)			25,953
	Sandwich		
ORDRE B—CLASSE 4.			
Belleville			15,734
Brockville			10,3[illegible]5
	Cole's Ferry		
	Maitland		
Sault St. Marie			6,193
	Mines de Bruce		
	Fort William		
	Killarney		
Chatham (P. E.)			6,334
	Rondeau		
Cobourg			6,762
	Grafton		
Dalhousie (P. E.)			24,651
	Port Dalhousie		
	Port Robinson		
Darlington			12,412
Dundas			7,763
Port Hope			22,097
	Peterborough		
Niagara			4,622
	Queenston		
Oshawa			6,434
Prescott			14,236
Sarnia			11,441
	Mooretown		
St. Jean (Q)			4,461
Whitby			10,378
	Pickering		

Liste des Ports dans la Puissance du Canada, etc.—*Suite.*

Noms des ports.			Moyenne des perceptions pour trois années.
Ports.	*Ports extérieurs.*		$
Woodstock (N. B)		$ 8,818	13,189
	Grand Falls	1,118	
	Richmond Station	2,783	
	Tobique	470	
ORDRE B—CLASSE 5.			
Brighton			386
Chippawa			2,881
	Black Creek		
Port Colborne			1,072
Cornwall			1,166
	Aultsville		
Cramahe			630
Dunnville			1,072
Fort Erie			4,417
Gananoque			1,497
	Rockport		
Goderich			3,067
	Penetangore		
Lacolle			480
Morrisburgh			585
	Elgin (Edwardsburgh)		
	Matilda		
Napanee			2,498
	Mill Point		
Newcastle			3,503
Trenton			492
ORDRE C—CLASSE 4.			
Amherstburgh			1,612
Burwell			2,360
Dover			4,585
Dundee			1,218
	St. Régis		
	Trout River		
Kingsville			187
Owen Sound			223
	Saugeen		
Philipsburgh			720
Picton			1,596
	Milford		
	Wellington		
Wallaceburgh			684
	Pointe Baby		
	Sombra		
ORDRE D—CLASSE 3.			
Clifton			52,085
London			197,460
	Stanley		
ORDRE D—CLASSE 4.			
Brantford			24,495
Coaticook			6,841
	Ligne frontière		
	Hereford		
Guelph			20,792

Liste des Ports dans la Puissance du Canada, etc.—*Suite.*

Noms des Ports.	Perceptions moyennes pour trois années.
Ports. *Ports Extérieur.*	$
Stratford	6,404
Woodstock (P. E.)	9,639
ORDRE D—CLASSE 5.	
Paris	3,728
ORDER E—CLASSE 1.	
Stanstead	
Beebe Plain	
Bickford Corner	
Black Rock	6,714
Derby Line	
Georgeville	
Magog	
Lac Memphremagog	
Clarenceville	367
Frelighsburgh	789
Hemmingford	665
Potton	348
Russelltown	809
Sutton	585

COMMISSION DU SERVICE CIVIL.

Objections de M. Bouchette a la recommandation du Second Rapport, touchant la methode proposee pour le collectionnement des statistiques.

Le soussigné ne répétera pas ici ce qu'il a déjà dit sur ce sujet à l'occasion du premier rapport ; mais il désire faire valoir spécialement les raisons qu'il a alors exposées comme l'empêchant de concourir dans les vues de ses collègues en ce qui concerne l'adoption dans ce pays, de la méthode suivie en Angleterre pour compiler, au Département Général, les statistiques du commerce, déclarations à l'entrée, etc., envoyées à Londres des différents ports—les circonstances différant entièrement dans les deux pays.

La majorité des commissaires n'est pas elle-même sans éprouver de graves soupçons quant à la possibilité de substituer le système anglais au notre. "Nous savons, cependant" dit le premier rapport, "qu'il pourrait se présenter des difficultés à l'introduction de ce système,—qui fonctionne admirablement en Angleterre, où chaque port n'est situé qu'à quelques heures du département général,—dans un pays si différemment situé que l'est le Canada, et qu'il serait probablement nécessaire de le modifier beaucoup."

Laissant subsister cette importante admission qui signale le danger des changements que les commissaires recommandent, le soussigné, parlant pour lui-même, ne peut s'empêcher de présenter quelques observations au sujet de l'argumentation suivie dans le rapport pour soutenir la position prise par la majorité sur la question des statistiques.

Les arguments employés paraissent être :—

1° Qu'aux ports de Montréal, Halifax et St. Jean, les personnes chargées du fonctionnement du système actuel sont d'accord sur l'*avantage* de la méthode proposée.

2° Que l'on éviterait de grandes dépenses sous le rapport des formules imprimées.

3° Que dix ou douze commis au département-général suffiraient probablement pour exécuter l'ouvrage.

4° Que la substance des entrées en double serait inscrite dans "dix ou vingt registres" qui, tenus jusqu'à la dernière date, offriraient en tous temps au ministre les informations statistiques dont il pourrait avoir besoin.

5° Que si l'expérience prescrit par la suite des changements dans la forme des rapports de statistique, il sera plus facile d'exercer dix commis à ce changement que d'instruire tous ceux de la Puissance (aux ports d'entrée, bien entendu).

Prenant ces divers points dans l'ordre où il les trouve, le soussigné fait observer :

1. Que, sans mettre en doute la compétence des officiers des ports mentionnés à se former une opinion touchant les avantages du changement proposé, changement dont il ne connaissent rien pratiquement, sinon théoriquement, le soussigné n'est pas surpris qu'ils soient "d'accord sur les avantages de la méthode proposée," lorsqu'évidemment cette méthode leur enlève une partie importante de la responsabilité des fonctions dont ils sont chargés. Sous de telles circonstances, l'on ne saurait croire que l'on doive attacher une importance prépondérante aux opinions qui ont été glanées dans *trois* principaux ports du Canada ; il existe au moins *huit* ports étendus et importants dans la Puissance, sur un total de 180 ports.

2. Quant à l'énocomie à réaliser sous le rapport des formules imprimées, il est admis que les plus dispendieuses n'auraient plus leur raison d'être dès que les ports cesseront de faire les rapports ; mais en maintenant, comme le fait le soussigné, que le système actuel qui consiste à exiger des rapports des ports soit le meilleur, une dépense de $3,500 par année ne serait pas suffisante, à ce qu'on présume, pour le remplacer par un autre. Et pour ce qui concerne les registres, l'on croit que l'économie réalisée serait très peu de chose sinon tout-à fait imaginaire.

3. Admettant qu'un personnel de dix ou douze commis au Département Général soit suffisant pour faire le travail, il est difficile de dire quelle économie serait effectuée par ce changement. Il est compris, comme de raison, que les commis des ports, maintenant occu-

pés à préparer les rapports et à tenir les registres, seraient tranférés au Département-Général ; mais en ce cas, où serait l'économie ? L'on peut dire, cependant, qu'il y a maintenant plus de commis occupés dans les ports à préparer les rapports et à tenir les registres que l'on en demandera à Ottawa, et que ce dernier nombre pris l'on congédiera les autres, effectuant ainsi de l'économie. Si ce point de vue était adopté, l'on ne devrait pas hésiter à le considérer comme totalement illusoire, en tant que l'on éprouvera la répugnance qui se fait sentir, et parfois l'injustice, qu'il y a congédier des officiers de mérite et qui conduira généralement à faire garder ceux qui autrement seraient renvoyés, et cela précisément dans les ports auxquels ils étaient attachés.

Le soussigné est de plus parfaitement convaincu, d'après ce qui a lieu à présent dans la division des statistiques du département, que non pas *dix* mais *dix-huit* ou *vingt* commis seraient nécessaires pour mettre à exécution le projet proposé par le rapport.

4. Il y a maintenant 180 ports dans la Puissance—mais en admettant que ce nombre soit réduit, comme on le propose, à 99, les registres du département général devront nécessairement être tenus de manière à faire connaître le mouvement du commerce et de la navigation à l'entrée et à la sortie, les opérations qui ont lieu aux entrepôts, et les droits perçus à chacun de ces ports ; et tous les droits enregistrés à présent dans les 99 ports devront être enregistrés dans le département-général pour en obtenir les rapports statistiques résultant du commerce de chaque port.

Les " dix ou vingt registres " mentionnés dans le rapport se multiplieraient de cette manière jusqu'à 50 ou 60, sinon jusqu'à 99 ; car, quelque soit le montant limité des affaires d'un port, il serait certainement mieux de les inscrire dans un registre ou des registres, si l'on s'attend à répondre aux informations qui seront demandées relativement aux statistiques de son commerce, de sa navigation, etc.

Que " ces régistres " (combinés, bien entendu, avec les registres réunis du commerce et de la navigation de la Puissance) " tenus jusqu'à la dernière date, offriraient en tous temps au ministre les informations statistiques dont il pourrait avoir besoin," cela peut être vrai, au moins théoriquement ; mais en accordant qu'il en serait ainsi pratiquement, l'on ne pourrait user de cet argument en faveur du nouveau système ou contre l'ancien, seulement dans la supposition où ce dernier n'offrirait pas au ministre des douanes, ou au ministre des finances, les informations statistiques qu'il demanderait touchant le commerce du pays.

L'expérience de dix-huit ans repousse cette supposition ; antérieurement à la Confédération (1er juillet 1867), toutes les affaires commerciales du Canada étaient faites régulièrement dans des états comparatifs *mensuels* des importations et exportations, qui se succédaient de mois en mois pendant toute l'année. Ces états fournissaient au ministre toutes les informations qu'il demandait au département des douanes, à part les états et exposés financiers qui pouvaient être requis et qui étaient pareillement fournis sans retard.

Cette méthode a existé jusqu'à la date de la confédération. Depuis l'addition au département de trente ports du Nouveau-Brunswick et de soixante dix-neuf de la Nouvelle-Ecosse pour lesquels, suivant les provinces, il existait des règlements douaniers différents —tous diffèrent à beaucoup d'égards du mode de direction et d'administration suivi dans la ci-devant Province du Canada,—il était difficile de s'attendre à ce que ces divers systèmes fussent rapidement et aisément assimilés et que les coutumes qui en provenaient pussent disparaître du coup. Il a résulté naturellement quelques confusions de ces complications,—et les rapports des provinces maritimes arrivaient non-seulement très irrégulièrement, mais ils étaient parfois, ou plutôt généralement imparfaits quand ils arrivaient. Cela aggrava les difficultés qui se présentaient au Département Général, où le personnel n'avait pas augmenté sur une échelle proportionnée à l'augmentation des affaires dans le bureau des statistiques ; et il y a raison de croire que c'est à ce malheureux interrègne qu'était dû l'état de confusion dans lequel se trouvaient les rapports des Provinces d'en Bas,—un état de chose qui, quoiqu'éphémère, peut avoir paru à des yeux étrangers au département la condition normale du système suivi—qui a crée les préjugés en question et conduit à faire la recommandation de le remplacer par un autre qui jouit du prestige d'être en force en Angleterre, mais qui, toutefois, s'il est adapté aux besoins de ce pays, est tout à fait impossible dans les circons tances si différentes où se trouve le Canada, comme le soussigné l'a déjà dit dans ses objections au premier rapport.

5° Le dernier argument comporte, jusqu'à un certain point, cette vérité indéniable qu'il est plus facile, règle générale, de mettre dix que vingt commis, ou un plus grand nombre, au fait des changements que l'expérience peut suggérer dans les rapports des statistiques. Toutefois les changements des formules établies ne devrait pas se faire à la légère. Les formules peuvent être changées, comme cela est arrivé en effet, pour modifier, ou pour agrandir le champ des statistiques que l'on met en tableau, ou pour les disposer plus clairement; mais une intelligence ordinaire servie par quelqu'habitude des matières de statistiques suffirait pour qu'un commis ou un percepteur se mette au courant des modifications exigées.

En outre, ne vaut-il pas mieux exercer les officiers de douane, comme classe, à s'élever à un plus haut dégré de capacité et d'utilité dans les devoirs qu'ils ont à remplir que d'amoindrir leurs fonctions aux connaissances bornées qu'ils possèdent, quelque soit leurs talents et leur intelligence.

Le présent système, en théorie et en pratique, se résume brièvement comme suit :

Chaque port garde un compte exact des affaires qui s'y font chaque jour.

Les entrées, par navire ou en entrepôt, soit pour la consommation, l'exportation ou le transport, sont inscrites en double, et une copie en est envoyée tous les jours des grands ports, toutes les semaines des petits ports, au département à Ottawa, et là elles sont contrôlées dans tous leurs détails pour ce qui est du calcul des droits, de la conversion en monnaie étrangère, poids, etc.

Chaque port envoye au Département-Général les rapports suivants conformément aux formules imprimées établies, savoir :

Un rapport mensuel des *principaux articles* importés, entrés, et qui ont payé des droits; et un rapport semblable pour les articles exportés, ces deux rapports sont comparatifs.

Un rapport trimestriel des marchandises entrées pour la consommation, de quel pays elles viennent, droits perçus, etc. et un semblable rapport pour les exportations.

Un rapport annuel, du même genre et avec les mêmes détails que le rapport trimistriel de consommation, et un rapport annuel des exportations.

Les rapports mensuels, tel qu'ils arrivent, sont envoyés au bureau de la statistique, où il sont contrôlés soigneusement pour ce qui regarde leur exactitude et la colonne des des droits perçus est comparée avec les calculs du rapport mensuel qui sont couchés dans un registre et additionnés à la fin du mois. (L'enregistrement des déclarations à l'entrée, de manière à additionner les droits perçus, n'a pas été fait jusqu'ici pour les quatre plus grands ports, en conséquence de l'insuffisance du personnel employé à cet ouvrage; mais les entrées elles-mêmes sont soigneusement et régulièrement contrôlées, ce qui occupe tout le temps d'un commis.)

Les rapports mensuels étant ainsi examinés et contrôlés deviennent le terme de comparaison du rapport trimestriel, lequel doit, en quantité, valeurs et droits perçus, s'accorder avec les trois rapports mensuels.

Les rapports trimestriels viennent à leur tour contrôler le rapport annuel, et de cette manière les opérations de toute l'année traversent une série de contrôle, premièrement au port d'entrée, où les rapports sont préparés, et ensuite au Département-Général, où ils sont finalement examinés avant d'être incorporés dans les tableaux statistiques du commerce et de la navigation de la Puissance.

Il y a, bien entendu, une variété d'autres petits rapports annuels des différents ports, se rapportant à la navigation, aux droits d'auteur, aux saisies etc.; mais ils n'entraînent pas de travail considérable, bien qu'ils soient importants pour compléter les informations statistiques que les tableaux du commerce et de la navigation doivent renfermer.

Fort de la conviction que le système actuel de collectionnement et de compilation des statistiques commerciales du pays accomplit pleinement, promptement et fidèlement l'objet en vue, le soussigné considère qu'il manquerait à son devoir comme membre de la commission du service civil s'il consentait à accepter les innovations proposées, lesquelles tendent à substituer l'essai à l'expérience, et à remplacer un bon système éprouvé depuis longtemps par un autre, qui, théoriquement, peut paraître admirable, mais dont l'application en Canada, même d'après les rapports de la commission du service civil, est sujette à des doutes. A vrai dire, aucun changement de l'espèce de ceux que l'on recommande

ne devrait être fait sans un examen sévère du mérite du système anglais ; et avant que le système canadien (qui correspond à celui de la France) soit abondonné, les ports de Londres et de Liverpool devraient être visités, et une co naissance complète obtenue du fonctionnement de règlements établis par le bureau de la trésorerie en 1849, et par lesquels a été introduit le système actuel de la Grande-Bretagne.

R. S. M. Bouchette.

30 Mars 1869.

REPONSE

A une adresse de la Chambre des Communes, datée le 21 avril 1869, pour un état de tous les officiers et employés du gouvernement dans les différents départements du service civil de la cité d'Ottawa, ainsi que dans les différentes provinces de la Puissance du Canada; indiquant le nom de tels officiers ou employés, le montant du salaire annuel à eux payé, ou ce qui leur est payé à iceux respectivement, soit comme salaire en argent comptant ou par honoraires de bureau; indiquant, aussi, les allocations pour logement, combustible, éclairage, ou pour l'usage d'aucun article, etc., appartenant au gouvernement.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat.

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,
Ottawa, 13 mai 1869.

BUREAU D'AUDITION,
Ottawa, 12 mai 1869.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception d'un renvoi au Ministre des Finances, demandant un état, en réponse à une adresse de la Chambre des Communes, de tous les officiers employés par le gouvernement dans les différents départements du service civil.

J'ai l'honneur d'inclure un exemplaire du 1er Rapport de la commission du service civil, lequel dans l'appendice B, page 62, donne les noms des employés ainsi que leurs salaires.

Relative à l'autre information demandée, indiquant aucune allocation pour combustible, éclairage, etc., elle sera comprise dans la réponse à une autre adresse sur ce sujet, laquelle est en voie de préparation.

J'ai l'honneur d'être,
Votre obéissant serviteur,

JOHN LANGTON,
Auditeur.

E. PARENT, ECR.,
Sous-Secrétaire d'Etat, etc., etc.

RÉPONSE

A un ordre de la Chambre des Communes, en date du 10 mai 1869, pour avoir un état indiquant les noms des officiers du service civil qui ont reçu des allocations en sus de leur salaire pour des services spéciaux ou autres, le montant du salaire et la somme additionnelle payée en chaque cas.

Par Ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,

Secretaire d'Etat

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,
Ottawa, 28 Mai 1869.

ETAT de toutes les allocations et indemnités accordées à des officiers du service civil, employés dans les départements, en sus de leurs traitements réguliers, depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 30 avril 1869.

	Traitement annuel.	1867-8.	1868-9.	Total.
BUREAU DU GOUVERNEUR-GENERAL.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Dennis Godley, indemnité de déménagement	3,000 00	242 00	.....	242 00
H. Cotton, frais de route	1,800 00	44 00	60 00	104 00
Lt.-Col. Irvine, indemnité de déménagement	1,840 00	432 19	504 75	936 94
Do indemnité de chauffage	.....	148 00	110 00	258 00
John Kidd, indemnité de déménagement	1,400 00	479 25	.....	479 25
Do frais de route	.....	12 00	.....	12 00
F. Burrowes, indemnité de déménagement	720 00	47 00	.....	47 00
G. Smith, do	450 00	50 25	.....	50 25
Sergent Lambkin, do	.....	71 92	.....	71 92
Do frais de route	.....	.....	25 00	25 00
P. St. Hill, allocation extra accordée depuis nombre d'années, et que l'on peut regarder comme partie de son salaire	500 00	77 59	83 32	160 91
Total	.....	1,604 20	783 07	2,387 27
BUREAU DU CONSEIL PRIVE.				
W. A. Himsworth, frais de route	2,000 00	72 50	114 00	186 50
J. O. Coté, do	1,400 00	25 00	2 50	27 50
Do pour faire un index analytique	.....	.....	515 50	515 00
W. H. Lee, frais de route	640 00	.....	131 00	131 00
M. Naughton, do	600 00	.....	37 56	37 56
W. E. Morgan, do	450 00	.....	37 37	37 37
Total	.....	97 50	837 43	934 93
DEPARTEMENT DE LA JUSTICE.				
H. Bernard, frais de route	2,600 00	90 05	93 27	183 32
*Do Jurisconsulte du bureau des Sauvages	.....	400 00	300 00	700 00
John Stuart, frais de route	1,000 00	.....	6 80	6 80
†Do pour élever son traitement à $1,200	.....	200 00	.....	200 00
C. Drinkwater, frais de route	973 32	265 55	.....	265 55
Total	.....	955 60	400 07	1,355 67
DEPARTEMENT DE LA MILICE.				
‡Geo. Futvoye, frais de route	2,600 00	127 00	32 00	159 00
Robert Berry, do	.....	.....	133 00	133 00
§Do allocation additionnelle	.....	200 00	.....	200 00
A reporter	2,600 00	327 00	165 00	492 00

* M. Bernard a été nommé Jurisconsulte des Sauvages par Sir Edmund Head en 1860, avant que le fonds des Sauvages ne fût transféré à la province, et ce traitement lui a toujours été continué depuis.

† En 1866, il fut recommandé que M. Stuart fût promu à la charge de commis de première classe, mais vu l'absence du procureur-général, qui se trouvait en Angleterre, la nomination n'eut pas lieu alors. M. Stuart reçut en 1867-8 une somme de $400 comme arrérages de salaire, dont $200, pour 1866-7, furent portées au compte de la province.

‡ Une autre somme de $100 figure dans le compte des dépenses contingentes comme ayant été payée à M. Futvoye, mais ce n'était pas pour son compte, mais bien pour service secret en l'absence des ministres chargés de ce service, et que l'on omit de rembourser au fonds des dépenses contingentes.

Une autre somme de $400 est portée dans le compte des "divers" comme ayant été payée à M. Futvoye, mais c'était la somme nécessaire pour élever son salaire au même chiffre que celui des autres sous-chefs, qui avait été omise du budget de 1867-8.

§ M. Berry a reçu cette allocation additionnelle pendant trois ans. Elle ne pouvait plus être payée en vertu de l'acte des dépenses contingentes en 1868-9, mais les commissaires recommandent que son traitement soit permanemment augmenté d'autant.

ETAT de toutes les allocations et indemnités accordées à des officiers du service civil, employés dans les départements, en sus de leurs traitements réguliers, depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 30 avril 1869.—*Suite.*

—	Traitement annuel.	1867–8.	1868–9.	Total.
DEPARTEMENT DE LA MILICE.—*Suite.*				
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	2,600 00	327 00	165 00	492 00
Colonel MacDougall, allocation au lieu de fourrage, logement, etc., comme par O. C.	3,000 00	1,000 00	833 00	1,833 00
*Colonel MacDougall, frais de route	.....	280 28	342 00	570 00
Lt.-Col. Powell, allocation au lieu de fourage, logement, etc., comme par O. C.	2,240 00	.....	350 00	350 00
L. Morel, allocation au lieu de logement	.....	.....	150 00	150 00
Total	.....	1,555 00	1,840 00	3,395 00
DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT.				
Thomas Ross, frais de route	2,000 00	126 00	.....	126 00
E. C. Barber, do	1,240 00	38 00	.....	38 00
J. A. Bélanger, paie additionnelle	940 00	100 00	.....	100 00
Do frais de route	.....	.....	21 00	21 00
†Alex. Begg, paie additionnelle	760 00	822 50	.....	822 50
W. M. Goodeve, do	730 00	20 00	.....	20 00
H. J. D. Lane, do	Extra.	10 00	.....	10 00
G. H. Lane, do	1,800 00	75 00	.....	75 00
L. A. Catellier, frais de route	800 00	.....	25 00	25 00
H. J. Morgan, do	912 50	213 50	.....	213 50
Do paie additionnelle	.....	.....	65 00	65 00
W. F. Coffin, frais de route et commission au lieu de frais de route	2,000 00	790 61	50 00	840 61
W. F. Coffin, combustible pour son bureau local	.....	167 00	88 00	255 00
F. T. Austin, frais route et commission au lieu de frais de route	940 00	230 42	174 75	405 17
W. Mills, travail additionnel	940 00	.....	30 50	30 50
J. Forsyth, do	415 60	11 25	16 20	27 45
Total	.....	2,604 68	470 45	2,074 73
DEPARTEMENT DU SECRETAIRE POUR LES PROVINCES.				
E. A. Meredith, comme président du bureau des inspecteurs de prisons	2,600 00	890 10	340 77	1,230 87
E. A. Meredith, frais de route comme président du bureau des inspecteurs de prisons	.....	430 40	.....	430 40
H. E. Steele, greffier, bureau des inspec. de prisons	1,400 00	356 04	136 30	592 34
G. Powell, greffier, bureau du service civil	1,610 00	200 00	80 25	280 25
Total	.....	1,876 54	557 32	2,433 86
DEPARTEMENT DU RECEVEUR-GENERAL.				
G. C. Reiffenstein, frais de route	2,000 00	30 50	.....	30 50
F. Lewis, do	1,600 00	.....	187 67	187 67
J. B. H. Neeve, do	1,000 00	.....	15 00	15 00
Total		30 50	202 67	233 17
DEPARTEMENT DES FINANCES, DIVISION DE LA COMPTABILITÉ.				
W. A. Blackmore, frais de route	973 32	486 55	37 00	523 55
E. G. Wilson, travail additionnel	Dead.	31 50	.....	31 50
J. F. Brown, do	940 00	.....	52 00	52 00
Total	.....	518 05	89 00	607 05

* Le colonel MacDougall reçoit en outre des billets de passage sur les chemins de fer et les bateaux à vapeur lorsqu'il voyage. † Il est maintenant dans le département du revenu de l'intérieur à $800.

ETAT de toutes les allocations et indemnités accordées à des officiers du service civil, employés dans les départements, en sus de leurs traitements réguliers, depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 30 avril 1869.—*Suite.*

——	Traitement annuel.	1867-8.	1868-9.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
DEPARTEMENT DES FINANCES—BRANCHE DE L'AUDITION.				
John Langton, secrétaire, bureau de la Trésorerie...	2,600 00	333 33	833 33	1,166 66
Do frais de route.....	.....	426 50	100 00	526 50
Do do comme commissaire du service civil.....	.....	.....	60 00	60 00
A. Harvey, frais de route pour le département du receveur-général.....	1,360 00	.....	187 67	187 67
J. Patterson, frais de route pour le département du receveur-général	1,240 00	.....	200 00	200 00
*T. D. Tims, frais de route.....	2,000 00	1,905 88	764 49	2,670 37
T. Cruse, travail additionnel avant le 1er juillet 1867.	1,600 00	.....	125 75	125 75
Total.....	.....	2,665 71	2,271 24	4,936 95
DEPARTEMENT DES DOUANES.				
R. S. M. Bouchette, frais de route.....	2,600 00	200 00	.....	200 00
Do do comme commissaire du service civil.....	.....	.....	150 00	150 00
J. W. Peachy, travail additionel.....	1,600 00	20 00	.....	20 00
R. H. Mackay, do .....par jour.	1 50	10 00	.....	10 00
H. C. Hay, do	940 00	30 00	.....	30 00
W. A. Bell, do	1,000 00	30 00	.....	30 00
J. F. Wolff, do	500 00	30 00	.....	30 00
P. E. Sheppard, do	1,240 00	30 00	.....	30 00
H. A. Vradenburg, do	600 00	30 00	.....	30 00
J. Johnson, frais de route.....	2,000 00	200 00	300 00	500 00
Total.....	.....	580 00	450 00	1,030 00
DEPARTEMENT DU REVENU DE L'INTERIEUR.				
Thomas Worthington, frais de route.....	2,600 00	197 50	200 00	397 50
A. Brunel, do	2,000 00	2,000 00	1,200 00	3,200 00
Do allocations pour services spéciaux.	.....	600 00	.....	600 00
Do proportion de saisies.....	.....	3,192 90	.....	3,192 90
Total.....	.....	5,990 40	2,400 00	7,390 40
DEPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS.				
John Page, allocation par ordre en conseil, 18 mai 1864, comme surintendant des édifices publics, Ottawa	3,240 00	1,065 00	.....	1,065 00
John Page, services spéciaux avant juillet 1867, portés au compte de la Province.....	.....	431 00	.....	431 00
A reporter.....	3,240 00	1,496 00	.....	1,496 00

* En outre, M. Tims a reçu $278.90 pour frais de route avant le 1er juillet 1867. Le traitement régulier de M. Tims, au 30 juin 1867, était de $1,600, avec une allocation extra de $400 pendant qu'il surveillait la compagnie des billets de banque Britannique Américaine. Lorsque, après la confédération, il fut employé comme inspecteur, cette allocation temporaire fut rendue permanente.

N. B.—MM. Knight, Johnson et Scott figurent dans le compte des dépenses contingentes, comme ayant reçu $650 en 1867-8, en monnaie de la Nouvelle-Ecosse, mais c'était pour des services rendus à la Puissance avant qu'ils ne fussent nommés à un salaire permanent. M. Robinson agit comme payeur de la Puissance à St. Jean, et est en même temps percepteur à ce port. Le chiffre de son traitement n'a pas encore été déterminé, mais il a reçu $800 à compte en 1868-9.

ETAT de toutes les allocations et indemnités accordées à des officiers du service civil, employés dans les départements, en sus de leurs traitements réguliers depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 30 avril 1869.—*Suite.*

——	Traitement annuel.	1867-8.	1868-9.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
DEPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS.—*Suite.*				
Report	3,240 00	1,496 00	.....	1,496 00
M. Battle, allocation additionnelle pour mesurer le bois pour les départements	650 00	175 00	175 00	350 00
M. Battle, frais de route	.....	170 10	145 50	315 60
M. Walsh, allocation pour combustible (y compris les arrérages en 1867-8)	450 00	180 00	60 00	240 00
Total	.....	2,021 10	380 50	2,401 60
DEPARTEMENT DES POSTES.				
W. S. Thomas, frais de route	1,020 00	70 50	.....	70 50
W. H. C. Smithson, allocation pour déménagement	1,200 00	300 00	.....	300 00
E. G. Bennett, do do	800 00	40 00	.....	40 00
Total	.....	410 50	.....	410 50
DEPARTEMENT DE L'AGRICULTURE.				
J. C. Taché, frais de route	2,600 00	110 00	434 25	544 25
A. J. Cambie, additionnelle, par ordre du départ	1,240 00	200 00	.....	200 00
Do frais de route	.....	20 00	.....	20 00
W. H. Johnson, do	1,000 00	.....	301 87	301 87
Total	.....	330 00	736 12	1,066 12
DEPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PECHERIES.				
W. Smith, frais de route	2,600 00	225 00	15 00	240 00
Do do comme commissaire du service civil	.....	.....	214 00	214 00
S. P. Bauset, travail additionnel	1,100 00	63 00	.....	63 00
G. Fisher, allocation, par ordre en conseil, au lieu de logement	450 00	70 00	.....	70 00
W. F. Whitcher, frais de route	1,600 00	132 00	.....	132 00
John Tilton, do	1,400 00	.....	60 00	60 00
Total	.....	490 00	289 00	779 00
BUREAU DES DOUANES, DE L'EXCISE ET DES TIMBRES.*				
R. S. M. Bouchette	2,600 00	600 00	500 00	1,100 00
John Langton	2,600 00	600 00	500 00	1,100 00
W. H. Griffin	2,600 00	600 00	500 00	1,100 00
Total	.....	1,800 00	1,500 00	3,300 00

N. B.—Le département des Travaux Publics n'a pas fait de rapport des frais de route de ses employés, lesquels sont portés au débit des travaux à l'égard desquels ils sont encourus, mais il n'est rien accordé à part les frais de route et d'hôtel.

Le salaire de M. Trudeau comme sous-chef est porté dans les comptes du gouvernement civil à $2,600, et il reçoit de plus $900 comme inspecteur des chemins de fer ; et M. Munroe, dont le salaire est porté au compte des travaux, reçoit aussi $800 comme inspecteur des chemins de fer.

* Ces traitements étaient payables en vertu de la loi jusqu'à l'abrogation de l'acte d'excise de la ci-devant province du Canada en décembre 1867. Par un ordre en conseil du 7 janvier 1868, les traitements et les devoirs des membres du bureau furent continués jusqu'à l'entière réorganisation du service civil.

JOHN LANGTON, *Auditeur.*

EXPOSÉS.

Tableau des Mandats imputables sur le crédit affecté aux dépenses imprévues de l'année fiscale, du 1er juillet 1868 au 23 avril 1869.

Tableau des Mandats tirés sur des dépôts spéciaux pour le chemin de Fort Garry.

Copie des Arrêtés du Conseil, respectivement datés du 21 septembre 1868 et 9 avril 1869, au sujet du chemin de Fort-Garry, et des mandats émis en conséquence.

Aussi, copies des Arrêtés du Conseil du 31 octobre et du 12 novembre 1868, relativement à la réclamation en recouvrement de douaire de Mme. T. A. Begley, veuve de Hugh Fraser.

TABLEAU des Mandats imputables sur le crédit affecté aux dépenses imprévues de l'année fiscale, du 1er juillet 1868 au 23 avril 1869.

		$ cts.	$ cts.
	Montant du crédit établi par l'acte 31 Vic., chap. 31, cédule B		100,000 00
	Gratifications aux veuves et orphelins d'employés permanents, données conformément à l'arrêté du conseil du 1er février 1868.		
A. M. Delisle, percepteur, Montréal	Pour donner cette gratific. à la famille de feu Simon Roy	124 00	
Mde. Chesley	do do A. M. Chesley	121 66	
Mde. Boucher	do do Juge Boucher	366 67	
Mde. C. H. Davis	do do do Davis	300 00	
Mde. Ellen Draper	do do do Draper	300 00	
Mde. Pring	do do W. Pring	266 66	
Mde. Brunell	do do Troilus Brunell	133 32	
Mde. Ardagh	do do W. Ardagh	83 34	
Mde. Couillard	do do L. T. Couillard	124 00	
Mde. Harvey	do do J. Harvey	100 00	
J. W. Dunscomb, percepteur, Québec	do do John Hall	61 00	
J. M. Delisle, percepteur, Montréal	do do Charles H. Maçon	200 00	
Henry Cetton	do do George Boxall	83 33	
John E. Smith, percepteur, Toronto	do do James Christie	93 33	
R. S. M. Bouchette	do do John Hemphill	125 00	
Maître-Général des Postes	do do M. C. Richardson	133 33	
Do.	do do W. A. Ward	86 66	
Do.	do do W. Fitzgerald	106 66	
Do	do do R. N. Weyland	66 66	
Mde. Litchfield	do do Dr. J. P. Litchfield	333 33	
Mde. E. Sheehan	do do Walter B. Sheehan	83 34	
Mde. Lachaine	do do Dr. Lachaine	166 67	
			3,458 96
	Commission du Service Civil.		
John Langton	A compte des dépenses de cette commission	2,000 00	
			2,000 00
	Commission du Havre de Québec.		
T. Trudeau	Services en qualité de commissaire	66 25	
C. S. Ross	do do	126 25	
			192 50
	Délégation en Angleterre.		
Sir Geo. E. Cartier, Bt., et Hon. Wm. McDougall, C.B.	Pour frais de route, $400 chacun		800 00
	Dépenses générales.		
Banque de Montréal, N.-E.	Pour les dépenses de Sir J. A. Macdonald et autres, à la Nouvelle-Ecosse $400 00	888 53	
Thos. Ross	do do 488 53		
Banque de Montréal	Solde de divers chèques sur une lettre de crédit en faveur de Sir John A. Macdonald, pour le mettre en mesure de faire face aux dépens se rattachant à l'assimilation des lois des diverses provinces	2,058 00	
L'hon. Receveur-Général	Payé à l'honorable C. Tupper, frais de route pour affaires publiques	300 00	

TABLEAU des Mandats imputables sur le crédit affecté aux dépenses imprévues, etc.—*Fin.*

			$ cts.	
Juge en chef Hagarty.....	Frais de route pour assermenter Son Excellence Sir John Young comme administrateur.....	$50 00		
Juge Morrison.....	do do	50 00		
Juge Wilson.....	do do	50 00	150 00	
Stewart Campbell, M.P.....	Les frais de route pour le service des pêcheries.....		200 00	
Anthony Swalwell.....	Dépenses se rattachant aux funérailles de feu l'honorable Thomas D. McGee.....		295 00	
William Smith.....	Comme aide à l'hôpital des marins de St. Catherines, Canal Welland.....		500 00	
				4,391 53
				$10,842 99

JOHN LANGTON,
Auditeur.

BUREAU DE L'AUDITION,
23 avril 1869.

CHEMIN DU FORT GARRY.

TABLEAU des Mandats tirés sur des dépôts spéciaux pour le chemin de Fort Garry.

			$ cts.	
Banque de Montréal	Traites pour remettre des déboursés.....		5,000 00	
Do	do	Jas. McDougall pour payer des prov.	2,200 00	
Do	do	John A. Snow pour remettre des déb.	1,300 00	
Do	do	Jas. McDougall, do	2,700 00	
Do	do	John A. Snow, do	584 00	
Do	do	do do	3,016 00	
C. Mair.....	A lui payé, à compte de frais de route.....		200 00	
				15,000 00
Banque de Montréal	Traites de John A. Snow, pour remettre des déboursés.		.....	739 79
				$15,739 79

JOHN LANGTON,
Auditeur.

BUREAU DE L'AUDITION,
23 avril 1869.

ARRETÉS DU CONSEIL, ET MANDATS RELATIFS AU CHEMIN DE FORT-GARRY.

RAPPORT *d'un comité de l'Honorable Conseil Privé approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil, le* 21 *septembre* 1868.

Vu le mémoire (du 18 courant) de l'honorable ministre des travaux publics,—relativement à son rapport et à sa recommendation au sujet d'un chemin de Fort-Garry au Lac-des-Bois, approuvé en conseil le 18 du courant—déclarant qu'il est de nécessité urgente d'appliquer la somme de $15,000 tel que recommandé dans son rapport, et demandant l'émission immédiate d'un mandat de cette somme.

L'honorable ministre des finances ayant fait rapport qu'il n'existait aucune disposition parlementaire concernant un chemin entre Fort-Garry et le Lac-des-Bois, et l'honorable ministre des travaux publics ayant représenté qu'il y avait urgence d'appliquer cette somme à l'objet ci-dessus, le comité recommande qu'un mandat spécial soit préparé et signé par Votre Excellence pour la dite somme de $15,000, de par l'autorité du 2me paragraphe de la 35me section de l'acte 31 Vic., ch. 5.

(Certifié,) W. H. LEE,
G. C. P.

OTTAWA, 18 Septembre 1868.

Mémoire,—

Relativement à la recommandation d'un rapport du soussigné au sujet d'un chemin de Fort-Garry au Lac-des-Bois, lequel rapport a été approuvé par l'honorable conseil privé, le 16 du courant, le signataire a maintenant l'honneur de représenter qu'il y a urgence de dépenser la somme de $15,000, tel que recommandé par son rapport, et il demande qu'un mandat spécial soit émis en conséquence.

Le tout respectueusement soumis,
(Signé,) WM. McDOUGALL,
Ministre des T. P.

CHAMBRE DU CONSEIL PRIVÉ,
18 Septembre 1868.

Renvoyé à l'honorable ministre des finances pour qu'il fasse rapport.

Par ordre,
(Signé,) WM. LEE,
G. C. P.

DEPARTEMENT DES FINANCES,
18 Septembre 1868.

Le soussigné a l'honneur de faire rapport qu'il n'existe aucune disposition parlementaire concernant un chemin de Fort-Garry au Lac-des-Bois.

(Signé,) JOHN ROSE,
M. des. F.

MANDAT No. 684.

MANDAT SPECIAL.

Par Son Excellence le Très-Honorable Charles Stanley Vicomte Monck, Baron Monck de de Ballytrammon, dans le comté de Wexford, pairie d'Irlande, et Baron Monck de Ballytrammon, dans le comté de Wexford, pairie du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Gouverneur-Général du Canada, etc., etc., etc.

A l'Honorable Receveur-Général.

Considérant que l'honorable ministre des travaux publics m'a soumis un rapport exposant la nécessité de faire un chemin de Fort-Garry au Lac-des-Bois et qu'il y avait urgence de faire pour cet objet la dépense de $15,000 recommandée par son rapport, lequel demandait l'émission immédiate d'un mandat pour cette somme; et considérant que le ministre des finances a fait rapport qu'il n'existait aucune disposition parlementaire à l'égard d'un chemin de Fort-Garry au Lac-des-Bois, et que le ministre des travaux publics a représenté qu'il était de l'intérêt public que la dépense de cette somme fut faite immédiatement; et considérant que le 21 septembre 1868, sur la recommandation appuyée par moi, des honorables ministres des finances et des travaux publics, le conseil a rendu un arrêté par lequel je suis requis et autorisé par le 2me paragraphe de la 35me section de l'acte 35 Vict., ch. 5, à émettre un mandat de $15,000 portant ma signature, pour subvenir aux frais de la confection du dit chemin de Fort-Garry au Lac-des-Bois,—

Vous êtes par le présent autorisé et requis de prendre la dite somme de $15,000 sur les fonds publics que vous avez en mains, et de la porter à votre crédit dans un compte appelé le compte spécial du chemin de Fort-Garry, et vous êtes en outre prié de payer et de porter à ce compte spécial tous les mandats signés et attestés par les officiers qu'il appartient et qui seront certifiés par eux comme étant pour la confection de ce chemin et non pour aucun autre objet.

Et pour ce faire le présent sera pour vous une autorisation suffisante.

(Signé,) MONCK.

Québec, ce 21me jour de septembre de l'année 1868.

COPIE *du rapport d'un comité de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil, le* 9 *avril* 1869.

Vu le mémoire (du 20 mars 1869) de l'honorable Ministre intérimaire des travaux publics, exposant que par un arrêté du conseil du 21 septembre 1868, la somme de $15,000 a été accordée pour la confection d'un chemin entre Fort-Garry et le Lac-des-Bois—section de la route projetée entre le Fort-William et la Rivière-Rouge—et que la dépense excède cette somme de $739.79, et demandant l'autorisation de prendre cette somme de $739.79 sur le crédit affecté aux dépenses imprévues.

L'honorable Ministre des finances ayant fait rapport qu'il n'existait aucune disposition parlementaire à l'égard de cette dépense, et l'honorable Ministre des travaux publics ayant représenté qu'il y avait urgence d'appliquer cette somme, le comité recommande qu'un mandat spécial soit préparé et signé par Votre Excellence pour la dite somme de $739.79, de par l'autorité du 2me paragraphe de la 35me section de l'acte 31 Vic., ch. 5.

(Certifié,) W. H. LEE,
G. C. P.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OUTAOUAIS, 20 mars 1869.

Mémoire,—

Le soussigné a l'honneur de faire rapport que par un arrêté du conseil du 21 septembre 1868, la somme de $15,000 a été affectée à la confection d'un chemin entre Fort-Garry et le Lac-des-Bois—section de la route projetée de Fort-William à la Rivière-Rouge—et que la dépense excède cette somme de $739.79.

Il demande l'autorisation de payer cette dernière somme à même le crédit affecté aux dépenses imprévues, vu qu'il est de l'intérêt public de faire cette dépense immédiatement.

Le tout respectueusement soumis.

(Signé,) S. L. TILLEY,
Ministre intérimaire des T. P.

BUREAU DU CONSEIL PRIVE,
5 avril 1869.

Renvoyé à l'honorable ministre des finances.

Par ordre,

(Signé,) W. H. LEE,
G. C. P.

DEPARTEMENT DES FINANCES,
7 avril 1869.

Le soussigné a l'honneur de faire rapport qu'il n'existe aucune disposition relative à la confection d'un chemin de Fort-Garry au Lac-des-Bois.

(Signé,) JOHN ROSE,
Ministre des Finances.

[Copie.]

MANDAT No. 2,667.

MANDAT SPECIAL.

Par Son Excellence le Très-Honorable Sir John Young, Baronnet, G. C. B., G. C. M. G., l'un des membres du Très-Honorable Conseil Privé, Gouverneur-Général du Canada, etc., etc., etc.

A l'Honorable Receveur-Général du Canada :

Considérant que l'honorable Ministre intérimaire des Travaux Publics m'a soumis un rapport exposant que par un arrêté du conseil du 21 septembre 1868, la somme de $15,000 a été affectée à la construction d'un chemin entre le Fort-Gerry et le Lac-des-Bois, et que la dépense excède cette somme de $739.79, et qu'il demande maintenant l'autorisation de payer ce dernier montant à même le crédit affecté aux dépenses imprévues, et considérant que l'honorable Ministre des Finances a fait rapport qu'il n'existait aucune disposition parlementaire permettant la dépense ci-dessus mentionnée, et que l'honorable ministre intérimaire des travaux publics a représenté qu'il y avait urgence de payer le montant en dernier lieu désigné ; et considérant qu'à la recommandation des dits honorables ministres des finances et des travaux publics, appuyée par moi, le conseil a rendu un arrêté me déclarant requis et autorisé par le 2me paragraphe de la 35me section de l'acte 31 Vic., ch. 5, à émettre un mandat du chiffre de $739.79, sous ma signature, pour subvenir aux frais de confection du dit chemin de Fort-Garry au Lac-des-Bois,—

Vous êtes par le présent autorisé et requis de prendre la dite somme de $739.79 sur les fonds publics que vous avez en mains, et de la porter à votre crédit dans un compte appelé le compte spécial du chemin de Fort-Garry, et vous êtes en outre prié de payer et de porter à ce compte spécial tous les mandats signés et attestés par les officiers qu'il appartient et qui sont certifiés par eux comme étant pour la confection de ce chemin, et non pour aucun autre objet.

Et pour ce faire le présent sera pour vous une autorisation suffisante.

(Signé,) JOHN YOUNG.

OUTAOUAIS,
Ce 16me jour d'avril de l'année 1869.

ARRETÉS DU CONSEIL RELATIFS À LA RÉCLAMATION DE MME. T. A. BEGLEY, POUR DOUAIRE.

COPIE *du rapport d'un comité de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil, le* 31 *octobre* 1868.

Le comité a pris en considération le mémoire ci-joint de l'honorable Ministre de la justice au sujet de la réclamation de dame T. A. Begley, pour douaire, comme veuve de

Hugh Fraser, qui, en 1823, vendit à la couronne 415 acres de terre dans le township de Nepean, H.-C., lesquelles terres comprennent l'emplacement sur lequel sont situés les édifices du parlement et des départements et une grande partie de la cité d'Outaouais, et il demande respectueusement qu'il soit adhéré à la recommandation du Ministre de la justice et que l'affaire soit réglée d'après les conditions de son rapport.

(Certifié,) W. H. LEE,
G. C. P.

DEPARTEMENT DE LA JUSTICE,
Outaouais, 27 octobre 1868.

La requête de M. et Mme Begley, présentée le 14 juillet 1866, réclame un douaire en faveur de la dernière, comme ayant été veuve de Hugh Fraser, qui, en 1823, vendit à la couronne 415 acres de terrre situés dans le township de Nepean, Haut-Canada.

Les terrains en question comprennent l'emplacement sur lequel sont situés les édifices du parlement et des départements et une grande partie de la cité d'Outaouais.

Cette réclamation paraît avoir été portée deux fois devant les tribunaux du Haut-Canada ; dans la première action, jugement a été rendu en faveur des demandeurs, dans la seconde, en faveur de la couronne.

La requête a été soumise au ci-devant solliciteur-général, M. Cockburn, qui a fait ainsi rapport de la déclaration en équité de Mme Begley, savoir : qu'elle ne pouvait intenter son action contre la couronne pendant la longue période que cette dernière a été en possession, et qu'elle ne devrait pas être privée de son recours en justice, vu qu'elle a commencé sa poursuite dans les vingt ans qui ont suivi le transport de possession à un tenancier, auquel seul elle pouvait signifier son action en recouvrement de douaire, et cette requête mérite considération.

Il recommande en conséquence qu'un compromis ait lieu, ce qui, tout en satisfaisant la requérante, exempterait toute contestation de validité de titre quant aux terres non cédées, car il ne faut pas perdre de vue que tant qu'il ne sera pas confirmé en appel le droit sur la question ne saurait être reconnu comme ayant été réglé.

Dans une lettre du 26 octobre, M. Begley déclare que lui et sa femme sont prêts à régler l'affaire avec le gouvernement moyennant la somme de £3,500, et de donner quittance pour toute réclamation de douaire contre toute la propriété originairement cédée.

Le soussigné a conféré avec l'honorable secrétaire d'Etat au sujet du compromis proposé, et avec son assentiment il a l'honneur de recommander qu'il soit effectué et qu'une somme de $14,000 soit en conséquence prise sur les fonds provenant des terres de l'artillerie et remise à M. et à Mme. Begley, après exécution par eux de tels titres ou instruments que le soussigné jugera nécessaires pour obtenir l'abandon de la réclamation auprès de la couronne et quittance de tous ceux qui ont obtenu des lettres-patentes de la couronne pour partie des terres en question.

(Signé,) JOHN A. MACDONALD.

RAPPORT *d'un comité de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil, le* 12 *novembre* 1868.

Relativement à l'arrêté du conseil du 31 ultimo, ordonnant que la somme à payer à Mme. Begley en liquidation de sa réclamation en recouvrement de douaire sur la propriété du gouvernement à Outaouais, soit prise sur les fonds provenant des terres de l'artillerie, l'auditeur fait rapport qu'il n'a jamais été tenu de fonds distinct pour les terres de l'artillerie, comme semble l'impliquer l'arrêté du conseil, et que s'il en a été ainsi, il a été établi par la coutume et non par une disposition positive ; que l'autorité du parlement est aussi obligatoire pour toute dépense à faire à même un fonds spécial qu'à même le fonds consolidé ; qu'il n'existe nul crédit voté par la législature au compte duquel cette somme pourrait être portée ; que si le paiement ne peut être différé jusqu'à la réunion du parlement, il ne voit rien de mieux que de l'imputer au compte des arbitrages et adju-

dications, si le crédit à cette fin le permet, ou d'en faire un cas spécial, en lui intimant, par un arrêté du conseil, de faire le paiement et de soumettre à la législature un exposé des circonstances.

Il ajoute que le crédit affecté aux arbitrages et abjudications n'est que de $14,000, sur lequel on en a pris cinq cents pour les six mois de traitement de M. Vankoughnet, et qu'il ignore quelles sont les autres dépenses auxquelles il aura à faire face.

Le comité recommande qu'il soit fait exception pour ce paiement et qu'il soit soumis à la législature avec un exposé des circonstances.

(Certifié,) WM. H. LEE,
G. C. P.

RAPPORT OFFICIEL

Du nombre d'exemplaires des Statuts (versions anglaise et française) distribués par l'Imprimeur de la Reine aux divers départments, corps incorporés, officiers et autres personnes, conformément à l'act 31 Vict., chap. 1, sect. 14.

Par Ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat.

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,
Ottawa, 28 Avril 1869.

[*Conformément à la recommandation du comité-conjoint des impressions, le rapport ci-dessus n'est pas imprimé.*]

RÉPONSE

A une Adresse de la Chambre des Communes, datée le 21 Avril 1869; demandant un état indiquant l'étendue de terre réservée sur les bords de la Longue Pointe, dans le comté de Norfolk, pour les fins de la pêche, en quel endroit commence cette réserve, si cette réserve a été louée, à qui elle l'a été et pour quel objet, le montant payé, la date des dits baux et leur durée, et si ces baux donnent aux preneurs le contrôle sur la réserve excepté pour les fins de la pêche.

Par Ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat.

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,
Ottawa, 29 Avril 1869.

[*Conformément à la recommandation du comité-conjoint des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

ETAT

Des opérations des Banques d'Epargnes des Bureaux de Poste dans Ontario et Québec, pour la première année, à compter du 1er Avril 1868 au 31 Mars 1869.

DÉPARTEMENT DU BUREAU DE POSTE,
Ottawa, 21 Avril 1869.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli, pour être soumis au Parlement, tel que voulu par le statut, les comptes des Banques d'Epargnes des Bureaux de Poste, jusqu'à venir au 30 juin 1868.

Joint à ces documents est un état supplémentaire qu'a fait rédiger le Maître-Général des Postes, indiquant les opérations des différentes Banques d'Epargnes des Bureaux de Poste d'Ontario et Québec, à compter du 1er avril 1868 (la date de la mise à effet du système) jusqu'à venir au 31 mars 1869.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,
W. WHITE,
Secrétaire.

A l'Hon. Secrétaire d'Etat,
Etc., Etc., Etc.

ETAT des opérations des Banques d'Epargnes des Bureaux de Poste d'Ontario et Québec, pour la première année, du 1er Avril 1868 (date de la mise en opération du système) jusqu'au 31 Mars 1869.

Nom du Bureau de Poste.	Date de son établissement comme Banq. d'Epargne des Bureaux de Poste.	Depôts.		Retraits.		No. de comptes ouverts le 31 Mars 1869.
		No. total reçu.	Total du montant reçu.	No. total.	Montant Total.	
			$ cts.		$ cts.	
Actonvale	1er juil 1868	4	600 00			3
Albion	" "	6	271 00			5
Alexandria	" "	1	100 00	2	197 77	1
Almonte	1er avril "	75	5,013 00	25	2,024 05	24
Amherstburg	1er juil. "	4	121 00	4	175 50	1
Arkona	" "					
Arnprior	1er avril "	24	2,189 00	2	31 00	15
Arthur	1er juil. "	1	290 00			1
Aurora	1er avril "	81	8,932 00	17	1,594 82	50
Aylmer, Est	" "	94	5,935 00	27	1,849 00	28
Aylmer, Ouest	1er juil. "	3	300 00			1
Ayr	" "	53	4,635 00	5	370 91	30
Barrie	1er avril "	100	4,321 00	23	995 46	41
Bayfield	1er juil. "	7	1,091 00			6
Beamsville	" "	6	330 00			3
Beauharnois	" "					
Beaverton	" "	2	22 00			1
Belleville	1er avril "	182	8,407 00	23	1,062 73	86
Berlin	" "	34	597 00	7	219 69	14
Berthier (en haut)	" "	14	1,559 00	6	675 00	10
Blairton	1er juil. "					
Bond Head	" "	13	1,147 00	6	717 91	5
Bothwell	" "	55	7,740 00	12	1,287 33	29
Bowmanville	1er avril "	209	12,534 00	32	2,197 40	82
Bradford	" "	52	3,469 00	7	536 85	19
Brampton	" "	99	8,097 00	33	2,735 99	46
Brantford	" "	300	11,507 00	56	4,248 77	100
Brighton	" "	11	1,315 00	1	36 00	7
Brockville	" "	221	25,835 00	49	4,617 93	92
Brooklin	" "	26	3.324 00	2	202 66	15
Buckingham	" "	16	912 00	2	227 77	8
Campbellford	1er juil. "			1	10 00	
Cannington	1er fév. 1869					
Carleton Place	1er avril 1868	43	5,020 00	5	461 36	26
Cayuga	" "	12	1,550 00	1	155 04	9
Chambly, Canton de	1er juil. "	37	774 00	4	100 81	11
Chatham Ouest	1er avril "	124	7,688 00	20	1,402 97	58
Chelsea	" "					
Chippawa	" "	22	1,405 00	4	70 00	13
Clarksburg	1er fév. 1869	7	151 00			7
Clifton	1er juil. 1868	115	6,094 00	16	787 74	55
Clinton	1er avril "	180	13,733 00	37	2,371 11	99
Coaticook	1er juil. "					
Cobourg	1er avril "	37	2,403 00	19	579 63	13
Colborne	1er july "	1	150 00			1
Collingwood	1er avril "	191	12,240 00	51	5,365 98	85
Compton	1er juil "	3	130 00			1
Cookstown	1er fév. 1869					
Cornwall	1er avril 1868	33	3,405 00	12	545 04	16
Creemore	1er fév. 1869	1	30 00	1	75 00	1
Danville	1er avril 1868	79	4,190 60	17	1,565 29	36
Dundas	" "	159	14,526 00	17	1,920 98	66
Dunnville	1er juil. "	12	1,437 00	1	86 74	9
Durham	" "	22	524 00	6	232 98	10
Elora	1er avril "	117	6,449 00	24	1,359 18	48
Erin	1er juil. "					
Exeter	" "	21	1,089 00	1	100 00	8
Fergus	1er avril "	18	1,165 00	7	436 16	10
Fingal	1er juil. "	3	89 00			3
Frelighsburg	" "	3	17 00			2

ETAT des opérations des Banques d'Epargnes des Bureaux de Poste, etc.—*Suite.*

Nom du Bureau de Poste.	Date de son établissement comme Banq. d'Epargnes des Bureaux de Poste.	Depôts. No. total reçu.	Depôts. Total du montant reçu.	Retraits. No. total.	Retraits. Montant total.	No. de comptes ouverts le 31 Mars 1869.
			$ cts.		$ cts.	
Galt	1er avril 1868	268	14,903 00	59	3,946 82	112
Gananoque	" "	33	3,259 00	6	213 68	20
Georgetown	" "	89	3,526 00	11	1,117 46	26
Goderich	" "	176	8,209 00	33	2,320 78	64
Granby	1er juil. "	.....	.....	.....	.....	.....
Grimsby	" "	26	2,741 00	7	530 00	12
Guelph	1er avril "	303	12,778 00	41	3,382 61	128
Hamilton	" "	1,942	111,205 00	318	16,985 74	721
Hastings	1er juil. "	1	63 00	.....	.....	1
Hawkesbury	1er avril "	17	3,444 00	7	551 60	12
Hespeler	1er juil. "	11	1,303 00	.....	.....	7
Hull	" "	.....	.....	.....	.....	.....
Huntingdon	" "	10	1,654 00	.....	.....	10
Ingersoll	1er avril "	148	5,864 00	19	1,561 86	37
Inverness	1er juil. "	4	320 00	.....	.....	2
Iroquois	" "	19	1,589 00	3	243 17	11
Joliette	" "	3	155 00	.....	.....	2
Keene	1er avril "	33	2,868 00	12	477 70	22
Kemptville	" "	32	4,844 00	11	1,079 63	17
Kincardine	1er juil. "	13	874 00	.....	.....	9
Kingston	1er avril "	710	45,748 00	126	6,524 55	267
Kingsville	1er juil. "	.....	.....	.....	.....	.....
Knowlton	" "	2	4 00	.....	.....	2
Lachine	" "	.....	.....	.....	.....	.....
Lachute	" "	21	2,280 00	3	80 00	11
Lanark	" "	15	1,550 00	1	303 00	9
Laprairie	" "	.....	.....	.....	.....	.....
L'Assomption	" "	.....	.....	.....	.....	.....
Leeds	" "	8	1,760 00	.....	.....	3
Lennoxville	" "	.....	.....	3	550 00	.....
Lévis	1er avril "	15	406 00	1	6 04	2
Lindsay	" "	74	5,458 00	14	1,195 74	29
Listowel	1er juil. "	.....	.....	.....	.....	.....
London	1er avril "	593	33,683 00	109	5,456 50	243
L'Orignal	1er juil. "	7	191 00	2	28 58	3
Lucan	" "	5	400 00	.....	.....	2
Lucknow	" "	12	128 00	.....	.....	2
Lyn	" "	11	661 00	2	284 75	4
Madoc	" "	12	1,128 00	3	20 00	10
Manchester	1er fév. 1869	.....	.....	.....	.....	.....
Markham	1er juil. 1868	92	4,565 00	2	356 45	48
Meaford	" "	10	1,523 00	4	667 80	3
Melbourne	" "	.....	.....	.....	.....	.....
Merrickville	" "	16	1,583 00	3	250 00	11
Mill Brook	" "	16	1,816 00	3	221 31	7
Milton, Ouest	" "	32	1,624 00	1	50 00	16
Montmagny	" "	.....	.....	2	11 10	.....
Montréal	1er avril "	859	26,505 00	257	9,158 30	249
Morpeth	1er juil. "	7	400 00	1	300 00	6
Morrisburg	" "	.....	.....	.....	.....	.....
Mount Brydges	" "	.....	.....	.....	.....	.....
Mount Forest	" "	25	1,466 00	8	519 57	14
Murray Bay	" "	.....	.....	.....	.....	.....
Napanee	1er avril "	50	2,209 00	7	535 21	24
Newburgh	1er juil. "	10	213 00	.....	.....	3
Newbury	" "	5	775 00	1	40 80	3
Newcastle	" "	39	2,896 00	6	171 67	14
New Edinburgh	" "	.....	.....	.....	.....	.....
New Hamburg	" "	14	625 00	8	798 96	7
Newmarket	" "	21	1,998 00	7	699 68	12
Niagara	1er avril "	7	78 00	.....	.....	1
Norwich	" "	95	12,018 00	24	2,154 70	54
Norwood	1er juil. "	3	110 00	.....	.....	2

ETAT des opérations des Banques d'Epargnes des Bureaux de Poste, etc.—*Suite.*

Nom du Bureau de Poste.	Date de son établissement comme Banq. d'Epargnes des Bureaux de Poste.	Depôts. No. total reçu.	Depôts. Total du montant reçu.	Retraits. No. total.	Retraits. Montant total.	No. de comptes ouverts le 31 Mars 1869.
			$ cts.		$ cts.	
Oakville	1er avril 1868	43	3,635 00	13	910 70	21
Odessa	1er juil. "	1	26 00			
Oil Springs	1er avril "	3	470 00			2
Omemee	1er juil. "	2	171 00	1	40 00	2
Onslow	" "					
Orangeville	1er avril "	4	375 00	1	40 00	2
Orillia	1er juil. "	30	931 00	5	202 24	13
Oshawa	1er avril "	57	3,343 00	9	819 66	17
Ottawa	" "	475	29,093 00	167	9,652 27	183
Owen Sound	1er juil. "	8	650 00	6	365 16	3
Paisley	" "	10	736 00	3	140 33	8
Pakenham	" "	25	3,856 00	2	1,031 60	17
Paris	1er avril "	75	4,367 00	13	1,182 56	32
Pembroke	" "	42	4,083 00	16	1,012 77	31
Penetanguishene	1er juil. "	1	24 00			1
Perth	1er avril "	171	9,646 00	15	899 15	71
Peterboro'	" "	64	3,379 00	9	536 90	30
Petrolea	1er juil. "	3	210 00	1	116 53	2
Picton	1er avril "	79	4,031 00	25	1,949 06	31
Pointe St. Charles	" "	64	820 00	7	180 56	15
Portage du Fort	1er juil. "	13	1,005 00			9
Port Burwell	" "	6	373 00	1	150 00	3
Port Colborne	" "					
Port Dalhousie	" "	2	126 00			1
Port Dover	" "	35	323 00	3	130 31	12
Port Hope	1er avril "	65	5,671 00	18	868 60	28
Port Robinson	1er juil. "					
Port Rowan	" "	5	606 00			4
Port Stanley	" "	8	467 00			7
Prescott	1er avril "	127	7,765 00	19	886 17	55
Preston	1er juil. "	1	23 00			1
Prince Albert	1er fév. 1869	8	259 00	1	150 00	3
Québec	1er avril 1868	488	22,980 00	128	4,339 68	158
Renfrew	1er juil. "					
Richmond, Est	" "	18	1,675 00	1	2 03	10
Richmond Hill	" "	55	1,982 00	7	784 82	20
Rimouski	" "	13	1,310 00	3	205 00	8
Rivière du Loup (en bas)	" "					
Rosemont	1er fév. 1869			2	303 99	
St. André, Est	1er juil. 1868	9	139 00	2	44 20	6
St. Catharines	1er avril "	131	6,340 00	27	1,500 88	53
St. Hyacinthe	" "	83	1,860 00	19	1,074 80	24
St. Jean	" "	15	613 00			6
St. Marys	" "	185	12,714 00	54	4,294 90	83
Baie St. Paul	1er juil. "	2	44 00			1
St. Roch de Québec	1er nov. "	9	232 00	2	40 15	1
St. Thomas, Ouest	1er avril "	131	8,140 00	17	861 11	62
Sandwich	1er juil. "	3	36 00			1
Sarnia	1er avril "	61	4,110 00	12	825 24	35
Saugeen	1er juil "	4	654 09			4
Seaforth	" "	49	4,472 00	10	890 46	31
Seneca	" "	43	4,255 00	8	1,015 01	24
Sherbrooke	1er avril "	70	2,909 00	10	705 57	33
Simcoe	" "	63	3,379 00	12	885 56	34
Smith's Falls	" "	44	5,668 00	26	3,463 24	21
Sorel	" "	33	1,590 00	9	865 00	13
Québec Sud	1er juil. "	5	1,130 00			4
Stanstead	" "					
Stayner	" "	21	1,047 00	6	508 17	10
Stirling	" "	9	40 00	3	40 14	1
Stouffville	" "	7	19 00			5
Stratford	1er avril "	65	3,953 00	17	687 22	30
Strathroy	1er juil. "	11	605 00	2	127 00	7

ETAT des opérations des Banques d'Epargnes des Bureaux de Poste, etc.—*Suite.*

Nom du Bureau de Poste.	Date de son établissement comme Banq. d'Epargnes des Bureaux de Poste.	Depots.		Retraits.		No. de comptes ouverts le 31 Mars 1869.
		No. total reçu.	Total du montant reçu.	No. total.	Montant total.	
			$ cts.		$ cts.	
Streetsville	1er juil. 1868	24	3,133 00	3	55 00	20
Thornhill	" "	23	1,603 00	2	365 00	9
Thorold	1er avril "	26	806 00	3	205 82	7
Trois Rivières	" "	41	1,295 00	4	79 08	15
Thurso	1er juil. "	.....	.....	.....	.....	.....
Tilsonburg	" "	11	666 00	3	47 00	8
Toronto	1er avril "	2,474	99,898 00	564	25,449 92	865
Trenton	" "	25	1,643 00	5	164 05	16
Uxbridge	1er juil. "	8	384 00	1	6 00	3
Vankleek Hill	" "	3	267 00	3	104 85	2
Vienna	" "	5	600 00	.....	.....	3
Walkerton	" "	8	315 00	1	50 00	4
Wallaceburg	" "	2	200 00	2	100 00	2
Wardsville	" "	32	3,503 00	14	883 00	17
Waterdown	1er fév. 1869	1	50 00	.....	.....	1
Waterford	1er juil. 1868	.....	.....	.....	.....	.....
Waterloo, Est	1er avril, "	11	326 00	.....	.....	9
Waterloo, Ouest	1er juil. "	30	734 00	3	181 66	14
Welland	" "	8	652 00	2	85 00	6
Wellesley	1er fév. 1869	6	220 00	.....	.....	5
Wellington Square	1er juil. 1868	25	1,036 00	7	431 32	8
Weston	" "	22	851 00	4	146 51	9
Whitby	1er avril "	92	2,937 00	18	873 66	31
Windsor	" "	126	8,372 00	35	2,261 72	47
Woodstock	" "	216	14,260 00	42	3,458 67	98
Wroxeter	1er juil. "	6	236 00	6	544 97	4
Wyoming	1er avril "	8	1,056 00	4	407 27	3
Totaux		15,134	$861,655 00	3,148	$187,045 55	6,079

A. CAMPBELL,

Maître-Général des Postes.

BANQUE D'EPARGNE DES BUREAUX DE POSTE.

ETAT des dépôts reçus et remboursés sous l'autorité de l'Acte 31 Victoria, chap. 10, du 1er avril (date de la mise à effet du statut) jusqu'au 30 juin 1868, ainsi que du montant total dû à tous les déposants à la dernière date.

	$ cts.			$ cts.
Dépôts reçus, du 1er avril au 30 juin 1868	212,507 00	Remboursements aux déposants du 1er avril au 30 juin 1868		8,857 48
Intérêt des dépôts ajouté au principal le 30 juin 1868	939 37	Balance due aux déposants le 30 juin 1868 :—		
		Portant intérêt à 4 pour cent	$129,620 82	
		Portant intérêt à 5 pour cent	73,900 00	
		Ne portant pas intétêt ; montant destiné à acquitter les chèq. non rentrés.	1,068 07	204,588 89
	213,446 37			213,446 37

EMPLOI DE LA BALANCE.	$ cts.
Montant payé au Receveur-Général	203,649 52
Intérêt accordé aux déposants jusqu'au 30 juin 1868, et constituant une dette payable par le Receveur-Général	939 37
Balauce dû comme ci-dessus	204,588 89

ETAT des dépenses encourues durant les trois mois écoulés le 30 juin 1868.

	$ cts.
Salaires au bureau central et indemnité payée aux maîtres de poste	1,158 92
Impressions, papeterie et annonces, y compris les dépenses préliminaires pour ces objets	7,136 36
Dépenses diverses, y compris les notifications aux bureaux de poste de Hamilton, London, Montréal et Toronto, pour donner suite au système des Banques d'Epargnes des Bureaux de Poste	94 15
	8,389 43

OBSERVATION.—Ce montant de $8,389.43 couvre toutes les obligations encourues pour le trimestre de juin, mais la somme réellement payée pendant ce trimestre n'a été que de $6,296.79, c'est-à-dire $850 pour salaires, et $5,356.79 pour d'autres dépenses.

A. CAMPBELL,
Maître-Général des Postes.

J. C. STEWART,
Surintendent.

BUDGET DE LA PUISSANCE DU CANADA,

POUR L'ANNEE FINANCIERE EXPIRANT LE 30 JUIN 1870.

1.—DETTE PUBLIQUE.

Dépense pour l'année, autorisée par Statut, estimée à....$5,282,363 01

DÉTAILS comparés, 1868-69.

			1869-70.	1868-9.
I. INTERET SUR LA DETTE PUBLIQUE.			$ cts.	$ cts.
Payable à Londres :—				
Sur des bons émis par la province du Canada		$3,087,818 48	.....	3,132,607 00
Do do N.-Brunswick		293,197 20	.....	303,629 40
Do do Nouvelle-Ecosse		270,100 00	.....	284,910 00
Do Puissance (Intercolonial)		413,666 67		
			4,064,782 35	
Payable en Canada :—				
Sur bons émis par la province du Canada		$83,921 00	.....	219,250 00
Do do Nouveau-Brunswick		11,814 00	.....	11,766 00
Do do Nouvelle-Ecosse		86,432 00	.....	88,800 00
Do do Puissance :—				
Bons	$ 36,000 00			
Effets	194,881 80			
	$230,881 80			
Sur l'émission probable d'effets (classe B) $500,000, en 1869-70, dont la moitié pourra porter intérêt, 1 année, $250,000	$15,000 00			
Sur la dette flottante			.....	130,000 00
		$245,881 80	.....	126,000 00
			428,048 80	
Banques d'épargne—N.-Ecosse—sur dépôts		$30,000 00	.....	69,000 00
N.-Brunswick do		45,000 00	.....	
Ontario et Québec do		50,000 00	.....	.....
			125,000 00	
			4,617,831 15	4,365,962 40
2. FRAIS D'ADMINISTRATION.				
Agents à Londres—Commission sur $4,064,782.35, à 1 pour cent			40,647 84	37,212 00
Do Courtage sur les fonds d'amort. $421,356.69, à ¼ p. cent.			1,053 00	2,477 00
Do Annonces, $100 ; télégrammes, $500 ; frais de port, $100 ; timbres, $3,000			3,700 00	3,675 00
Banque de Montréal—Indemnité pour la moy. de ses billets retirés de la cir.			156,541 00	156,541 00
Do 1 p. cent sur la circulation de l'an., billets provinciaux			50,000 00	50,000 00
Traitement de la commission des billets provinciaux			2,400 00	2,400 00
Banques d'épargnes—Nouveau-Brunswick—Commission des agents et honoraires d'inspection			1,500 00	1,000 00
Do N.-Ecosse—Salaires et déps. cont. du bur. du gérant			2,500 00	2,240 00
			258,341 84	255,545 00
3. PRIMES ET CHANGE.				
Primes et change			20,000 00	40,000 00

1.—DETTE PUBLIQUE.—*Suite.*

DÉTAILS comparés, 1868-69.—*Suite.*

		1869-70.	1868-9.
4. RACHAT DE LA DETTE PUBLIQUE.		$ cts.	$ cts.
Bons et emprunt garanti ..		.....	1,558,267 00
Rachat de billets lacérés de province de la Nouvelle-Ecosse		50,000 00	60,000 00
		50,000 00	1,618,267 00
5. FONDS D'AMORTISSEMENT.			
De l'ancienne dette, province du Canada :—			
½ p. cent sur £6,483,825 3s. 7d. ster. pour 1869-70	$157,773 77		
Dividendes non placés et intérêt sur iceux	93,249, 58		
		251,023 35	247,713 00
Des bons émis pour l'Intercolonial (chemin de fer) :—			
½ pour cent sur £500,000 sterling et 1 pour cent sur £1,500,000 sterling		85,166 67	.....
		336,190 02	247,713 00

SOMMAIRE.

	1869-70.	1868-9.
1. Intérêt	$4,617,831 15	$4,365,962 40
2. Frais d'administration	258,341 84	255,545 00
3. Primes et change	20,000 00	40,000 00
4. Rachat	50,000 00	1,618,267 00
5. Fonds d'amortissement	336,190 02	247,713 00
	$5,282,363 01	$6,527,487 40

NOTE.—Les deniers temporairement placés par le gouvernement rapporteront probablement un intérêt s'élevant à la somme de $236,079 00 en 1869-70.

II.—GOUVERNEMENT CIVIL.

A voter d'après le tableau (A).....$554,985 00

No. de Vote.	——	Détails	1869–70.	Voté pour 1868–9.
	(A.) Estimation des Depenses soumises au vote du Parlement.		$ cts.	$ cts.
	Traitements du personnel des différents Départements à Ottawa, savoir :—			
1	Bureau du Secrétaire du Gouverneur-Général..	(a)	8,955 00	
2	Le Département du Conseil Privé.....	(b)	10,550 00	
3	Le Département de la Justice.....	(c)	7,000 00	
4	Le Département de la Milice et de la Défense..	(d)	15,000 00	
5	Le Département du Secrétaire d'Etat.....	(e)	25,290 00	
6	Le Département du Secrétaire d'Etat pour les Provinces.....	(f)	5,200 00	
7	Le Département du Receveur-Général.....	(g)	15,850 00	
8	Le Dépt. des Finances.—Div. de la Comptabilité	(h)	12,650 00	
9	Do do l'Audition.....	(i)	19,200 00	
10	Le Département des Douanes.....	(j)	23,400 00	
11	Le Département du Revenu de l'Intérieur.....	(k)	13,350 00	
12	Le Département des Travaux Publics.....	(l)	40,190 00	
13	Le Département des Postes.....	(m)	57,650 00	
14	Le Département de l'Agriculture.....	(n)	16,950 00	
15	Le Département de la Marine et des Pêcheries..	(o)	12,250 00	
16	Dépenses coutingentes des Départements.....	(p)	216,500 00	
17	Pour le cas où la somme votée pour les salaires, ne suffirait pas, après la réorganisation définitive du Service Civil, ou pour toute augmentation du personnel, ou pour d'autres changements nécessités par cette réorganisation.....	.....	40,000 00	
			539,985 00	550,000 00
18	Les Bureaux de la Puissance, à la Nouvelle-Ecosse....	.....	11,000 00	22,700 00
19	Do do au Nouveau-Brunswick..	.....	4,000 00	
	Total, à voter pour le Gouvernement Civil.....	.....	$554,985 00	$572,700 00

	1869–70.	1868–9.
(B.) Dépenses autorisées par les Statuts.	$ cts.	$ cts.
Le traitement du Gouverneur Général.....	48,666 66	48,666 66
" Lieutenant-Gouverneur de la Province d'Ontario.....	8,000 00	30,000 00
" " " de Québec.....	8,000 00	
" " " de la N.-Ecosse..	7,000 00	
" " " du N.-Brunswick.	7,000 00	
Les traitements de treize ministres, à $5,000 chacun.....	65,000 00	65,000 00
" du Secrétaire du Gouverneur-Général.....	2,400 00	3,000 00
Total, Gouvernement Civil, autorisé.....	$146,066 66	$146,666 66

SOMMAIRE.

	1869–70.	1868–9.
A voter.....	$554,985 00	$572,700 00
Autorisés par les statuts.....	146,066 66	146,666 66
Total.....	$701,051 66	$719,366 66

II.—GOUVERNEMENT CIVIL.—*Suite.*

DÉTAILS comparés, 1868–9.

Nombres. 1868–9.	Nombres. 1869–70.	DEPARTEMENTS.	Traitements. Minimum.	Traitements. Maximum.	Moyenne a voter, 1869–70.	1868–9.
		(*a*) Bureau du Secretaire du Gouverneur.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	1	Secrétaire	2,400 00	2,400 00	2,400 00	
	1	1er commis	1,800 00	2,200 00	2,000 00	
	1	Commis de 2e classe ancienne	1,100 00	1,400 00	1,250 00	
	1	Commis de 3e ou 2e classe cadette	400 00	1,000 00	700 00	
	1	Messager	300 00	500 00	400 00	
	1	Aide-de-Camp Provincial	1,840 00	1,840 00	1,840 00	
	2	Sergents d'ordonnance, à 50c. par jour	365 00	365 00	365 00	
9	8		8,205 00	9,705 00	8,955 00	10,075 00
		(*b*) Conseil Prive.				
	1	Greffier du Conseil	2,600 00	2,600 00	2,600 00	
	1	Assistant Greffier (1er commis)	1,800 00	2,200 00	2,000 00	
	1	Commis de 1re classe	1,200 00	1,800 00	1,500 00	
	1	Commis de 2e classe	1,100 00	1,400 00	1,250 00	
	2	3e ou 2e classe cadette	800 00	2,000 00	1,400 00	
	1	Gardien de bureau	500 00	500 00	500 00	
	1	Portier	500 00	500 00	500 00	
	2	Messagers	600 00	1,000 00	800 00	
12	10		9,100 00	12,000 00	10,550 00	12,753 33
		(*c*) Departement de la Justice.				
	1	Sous-chef	2,600 00	2,600 00	2,600 00	
	1	Com. de 1e classe (s. professionnel	1,200 00	1,800 00	1,500 00	
	3	3e ou 2e classe cadette, 2 sténographes	1,200 00	3,000 00	2,100 00	
	2	Messagers	600 00	1,000 00	800 00	
7	7		5,600 00	8,400 00	7,000 00	7,165 83
		(*d*) Departement de la Milice et de la Defense.				
	1	Sous-chef	2,600 00	2,600 00	2,600 00	
	1	1er commis et comptable	2,000 00	2,400 00	2,200 00	
	2	3e classe ancienne	2,200 00	2,800 00	2,500 00	
	2	3e ou 2e classe cadette (bureau du comptable)	800 00	2,000 00	1,400 00	
	2	3e ou 2e classe cadette (emploi gén)	800 00	2,000 00	1,400 00	
	1	Commis de 1re classe (surintendant des magasins)	1,200 00	1,800 00	1,500 00	
	3	3e ou 2e classe cadette (division des magasins)	1,200 00	3,000 00	2,100 00	
	1	Garde-magasin (non-classifié)	500 00	500 00	500 00	
	2	Messagers	600 00	1,000 00	800 00	
15	15		11,900 00	18,100 00	15,000 00	15,480 00
		(*e*) Secretariat d'Etat.				
	1	Sous-chef	2,840 00	2,840 00	2,840 00	
	1	*A reporter*	2,840 00	2,840 00	2,840 00	

II.—GOUVERNEMENT CIVIL.—*Suite.*

DÉTAILS comparés, 1868–9.—*Suite.*

Nombres. 1868–9.	Nombres. 1869–70.	DEPARTEMENTS.	Traitements. Minimum.	Traitements. Maximum.	Moyenne a voter, 1869–70.	1868–9.
		(*e*) Secretariat d'Etat.—*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	1	*Report*.....	2,840 00	2,840 00	2,840 00	.....
		Division de la Correspondance.				
	1	Commis de 1re classe.....	1,200 00	1,800 00	1,500 00	
	2	Commis de 2e classe ancienne.....	2,200 00	2,800 00	2,500 00	
	1	Commis de 3e ou 2e classe cadette	400 00	1,000 00	700 00	
		Division de l'Enregistrement.				
	1	Premier commis	1,800 00	2,200 00	2,000 00	
	1	Commis de 2e classe ancienne.. ..	1,100 00	1,400 00	1,250 00	
		Division des Sauvages.				
	1	Premier commis	2,000 00	2,400 00	2,200 00	
	2	Commis de 2e classe ancienne.....	2,200 00	2,800 00	2,500 00	
	2	Commis de 3e ou 2e classe cadette	800 00	2,000 00	1,400 00	
		Terres de l'Artillerie.				
	1	Premier commis	1,800 00	2,200 00	2,000 00	
	1	Commis de 2e classe ancienne.....	1,100 00	1,400 00	1,250 00	
	1	Commis de 3e ou 2e classe cadette	400 00	1,000 00	700 00	
	1	Huissier (non classifié)[a].....	400 00	500 00	450 00	
		Expéditions.				
	4	Commis de 3e ou 2e classe cadette	1,600 00	4,000 00	2,800 00	
	3	Messagers	900 00	1,500 00	1,200 00	
25	23		20,740 00	29,840 00	25,290 00	25,968 10
		(*f*) Secretariat d'Etat pour les Provinces.				
	1	Sous-chef	2,600 00	2,600 00	2,600 00	
	1	Commis de 1re classe.....	1,200 00	1,800 00	1,500 00	
	1	Commis de 3e ou 2e classe cadette	400 00	1,000 00	700 00	
	1	Messagers.....	300 00	500 00	400 00	
6	4		4,500 00	5,900 00	5,200 00	8,140 00
		(*g*) Bureau du Receveur-General.				
	1	Sous-chef	2,600 00	2,600 00	2,600 00	
	1	Assist. confid'l, 2e classe ancienne.	1,100 00	1,400 00	1,250 00	
	1	Commis de 1re classe, dette publiq.	1,200 00	1,800 00	1,500 00	
	2	Commis de 2e classe ancienne, dette publique	2,200 00	2,800 00	2,500 00	
	1	1re classe, reçus et payements.....	1,200 00	1,800 00	1,500 00	
	2	2e classe ancienne do	2,200 00	2,800 00	2,500 00	
	1	1re classe, teneur de livres.....	1,200 00	1,800 00	1,500 00	
	2	3e ou 2e classe cadette, do	800 00	2,000 00	1,400 00	
		Allocat. à un commis de 1re classe en qualité de 1er commis.....	400 00	200 00	300 00	
	2	Messagers	600 00	1,000 00	800 00	
12	13		13,500 00	18,200 00	15,850 00	16,970 00

II.—GOUVERNEMENT CIVIL.—*Suite.*

DÉTAILS comparés, 1868-9.—*Suite.*

Nombres. 1868-9.	Nombres. 1869-70.	DEPARTEMENTS.	Taitements. Minimum.	Taitements. Maximum.	Moyenne a voter, 1869-70.	1868-9.
		(*h*) FINANCES.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	1	Député	2,600 00	2,600 00	2,600 00	
	1	Commis de 1re cl. (teneur de livres)	1,200 00	1,800 00	1,500 00	
	1	do (livre des crédits)	1,200 00	1,800 00	1,500 00	
		Allocat. à un commis de 1re classe en qualité de 1er commis	400 00	200 00	300 00	
	1	2e cl. anc. (commis des mandats)	1,100 00	1,400 00	1,250 00	
	1	do (assist. teneur de livres)	1,100 00	1,400 00	1,250 00	
	1	do (livre des bons et correspondance)	1,100 00	1,400 00	1,250 00	
	3	2e ou 3e cl. cadette (emp. général)	1,200 00	3,000 00	2,100 00	
	1	Gardien du bureau	500 00	500 00	500 00	
	1	Messager	300 00	500 00	400 00	
13	11		10,700 00	14,600 00	12,650 00	14,923 33
		(*i*) AUDITION.				
	1	Auditeur	2,600 00	2,600 00	2,600 00	
	1	Sous-Auditeur	2,000 00	2,400 00	2,200 00	
	1	Commis de 1re classe (commis des crédits)	1,200 00	1,800 00	1,500 00	
	1	2e classe ancienne, audition	1,100 00	1,400 00	1,250 00	
	1	3e ou 2e classe cadette	400 00	1,000 00	700 00	
	1	Commis de 1re cl., teneur de livres	1,200 00	1,800 00	1,500 00	
	1	2e cl. anc., assist. teneur de livres	1,100 00	1,400 00	1,250 00	
	1	3e ou 2e classe cadette	400 00	1,000 00	700 00	
	1	Commis de 1re cl. (statistiq., etc.)	1,200 00	1,800 00	1,500 00	
	1	3e ou 2e cl. cadette, emp. général	400 00	1,000 00	700 00	
	1	1er commis, inspecteur	2,000 00	2,000 00	2,000 00	
	1	1er commis, comptable des dépenses contingentes	2,000 00	2,400 00	2,200 00	
	1	3e ou 2e classe cadette, assistant	400 00	1,000 00	700 00	
	1	Messager	300 00	500 00	400 00	
14	14		16,300 00	22,100 00	19,200 00	18,797 50
		(*j*) DOUANES.				
	1	Commissaire	2,600 00	2,600 00	2,600 00	
	1	Sous-Commissaire	2,000 00	2,400 00	2,200 00	
	1	Commis de 1re cl., correspondance	1,200 00	1,800 00	1,500 00	
	1	2e classe cadette avec allocation comme secrétaire privé	700 00	1,000 00	850 00	
	1	2e classe ancienne, saisies, enregistrements des navires, etc	1,100 00	1,400 00	1,250 00	
	1	Commis de 1re cl., teneur de livres	1,200 00	1,800 00	1,500 00	
	1	2e cl. cadette, assist. do	700 00	1,000 00	850 00	
	1	2e cl. ancienne, rapport des canaux	1,100 00	1,400 00	1,250 00	
	4	do contrôle et statistique	4,400 00	5,600 00	5,000 00	
	8	3e ou 2e classe cadette	3,200 00	8,000 00	5,600 00	
	2	Messagers	600 00	1,000 00	800 00	
18	22		18,800 00	28,000 00	23,400 00	19,577 50

II.—GOUVERNEMENT CIVIL.—*Suite.*

DÉTAILS comparés, 1868–9.—*Suite.*

Nombres. 1868–9.	Nombres. 1869–70.	DEPARTEMENTS.	Traitements. Minimum.	Traitements. Maximum.	Moyenne a voter, 1869–70.	1868–9.
		(*k*) REVENU DE L'INTÉRIEUR.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	1	Commissaire	2,600 00	2,600 00	2,600 00	
	1	Sous-commissaire	2,000 00	2,400 00	2,200 00	
	1	Commis de 1re classe (corresp.)	1,200 00	1,800 00	1,500 00	
	1	do teneur de livres.	1,200 00	1,800 00	1,500 00	
	3	Compilateurs, 2me classe	3,300 00	4,200 00	3,750 00	
	2	3me ou 2me classe cadette	800 00	2,000 00	1,400 00	
	1	Messager	300 00	500 00	400 00	
12	10		11,400 00	15,300 00	13,350 00	13,902 50
		(*l*) TRAVAUX PUBLICS.				
	1	Député	3,500 00	3,500 00	3,500 00	
	1	Secrétaire, premier commis	2,000 00	2,400 00	2,200 00	
	2	2me classe ancienne, correspond.	2,200 00	2,800 00	2,500 00	
	1	2me classe cadette, avec une allocation comme secrétaire	700 00	1,000 00	850 00	
	1	1re classe, affaires légales	1,200 00	1,800 00	1,500 00	
	1	2me classe cadette, do	700 00	1,000 00	850 00	
	4	3me classe ou 2me cadette, journal et archives	1,600 00	4,000 00	2,800 00	
	1	1re classe, tenue des livres	1,200 00	1,800 00	1,500 00	
	1	2me classe ancienne, do	1,100 00	1,400 00	1,250 00	
	1	3me cl. ou 2me cad., tenue des liv.	400 00	1,000 00	700 00	
	1	2me classe ancienne, payeur	1,100 00	1,400 00	1,250 00	
	2	3me cl. ou 2me cad., service gén.	800 00	2,000 00	1,400 00	
	1	Ingénieur en chef	3,240 00	3,240 00	3,240 00	
	1	Sous-ingénieur	2,400 00	2,400 00	2,400 00	
	2	do 1re classe	2,400 00	3,600 00	3,000 00	
	4	2me classe ancienne, ingénieurs et dessinateurs	4,400 00	5,600 00	5,000 09	
	2	3me classe cadette, ingénieurs et dessinateurs	800 00	2,000 00	1,400 00	
	1	2me classe ancienne, archiviste des cartes et plans, dessinateur.	1,100 00	1,400 00	1,250 00	
	1	Percepteur des rentes de lots hydrauliques (non encore classé)	800 00	800 00	800 00	
	1	1re classe, auditeur, div. du génie.	1,200 00	1,800 00	1,500 00	
	1	Concierge	500 00	500 00	500 00	
	2	Messagers	600 00	1,000 00	800 00	
30	33		33,940 00	46,440 00	40,190 00	36,827 50
		(*m*) DEPARTEMENT DES POSTES.				
	1	Député	2,600 00	2,600 00	2,600 00	
	1	Secrétaire, 1er commis	2,000 00	2,400 00	2,200 00	
	1	1re classe, correspondance	1,200 00	1,800 00	1,500 00	
	1	do établissement	1,200 00	1,800 00	1,500 00	
	1	do lettres au rebut	1,200 00	1,800 00	1,500 00	
	1	do timbres	1,200 00	1,800 00	1,500 00	
	3	2me classe ancienne	3,300 00	4,200 00	3,750 00	
	10	3me ou 2me cadette	4,000 00	10,000 00	7,000 00	
	1	Caissier, 1er commis	1,800 00	2,200 00	2,000 00	
	1	2me classe ancienne, assistant	1,100 00	1,400 00	1,250 00	
	1	Comptable, 1er commis	2,000 00	2,400 00	2,200 00	
	1	1re classe, premier examinateur	1,200 00	1,800 00	1,500 00	
	1	do compilateur	1,200 00	1,800 00	1,500 00	
.....	24	*A reporter*	24,000 00	36,000 00	30,000 00	.....

II.—GOUVERNEMENT CIVIL.—*Suite.*

DÉTAILS comparés, 1868–9.—*Suite.*

Nombres. 1868-9.	Nombres. 1869-70.	DEPARTEMENTS.	Traitements. Minimum.	Traitements. Maximum.	Somme a voter, 1869-70.	1868-9.
		(*m*) Depart. des Postes.—*Suite.*				
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	24	*Report*	24,000 00	36,000 00	30,000 00	.....
	3	2me classe ancienne.....	3,300 00	4,200 00	3,750 00	
	11	3me ou 2me cadette.....	4,400 00	11,000 00	7,700 00	
	1	Surintendant des expéditions d'argent, 1er commis	2,000 00	2,400 00	2,200 00	
	1	Assistant, 1re classe	1,200 00	1,800 00	1,500 00	
	1	2me classe ancienne	1,100 00	1,400 00	1,250 00	
	7	3me ou 2me cadette.....	2,800 00	7,000 00	4,900 00	
	1	Surintendant des banques d'épargne, 1er commis	1,800 00	2,200 00	2,000 00	
	1	2me classe ancienne.....	1,100 00	1,400 00	1,250 00	
	2	3me ou 2me cadette.....	800 00	2,000 00	1,400 00	
	1	Concierge.....	500 00	500 00	500 00	
	3	Messagers	900 00	1,500 00	1,200 00	
56	56		43,900 00	71,400 00	57,650 00	49,776 00
		(*n*) Agriculture.				
	1	Député	2,600 00	2,600 00	2,600 00	
	1	Commis de 1re classe, brevets.....	1,200 00	1,800 00	1,500 00	
	1	do statistiques	1,200 00	1,800 00	1,500 00	
		Alloué à un comme 1er commis...	400 00	200 00	300 00	
	1	2me cl. ancienne, corresp., etc.....	1,100 00	1,400 00	1,250 00	
	1	do statistiques.....	1,100 00	1,400 00	1,250 00	
	1	Temporaire.....	1,200 00	1,200 00	1,200 00	
	3	3me ou 2me cadette, brevets.....	1,200 00	3,000 00	2,100 00	
	1	do statistiques...	400 00	1,000 00	700 00	
	4	do service gén..	1,600 00	4,000 00	2,800 00	
	1	Concierge.....	500 00	500 00	500 00	
	1	Réparateur des modèles.....	450 00	450 00	450 00	
	2	Messagers	600 00	1,000 00	800 00	
23	18		13,550 00	20,350 00	16,950 00	19,310 00
		(*o*) Marine et Pecheries.				
	1	Député	2,600 00	2,600 00	2,600 00	
	1	Commis de 1re classe, pêcheries...	1,800 00	1,800 00	1,500 00	
	1	do service gén.	1,200 00	1,800 00	1,500 00	
	1	do ten'r de liv.	1,200 00	1,800 00	1,500 00	
		Alloué à un comme 1er commis...	400 00	200 00	300 00	
	1	2me classe ancienne.....	1,100 00	1,400 00	1,250 00	
	4	3me ou 2me cadette.....	1,600 00	4,000 00	2,800 00	
	2	Messagers	600 00	1,000 00	800 00	
12	11		9,900 00	14,600 00	12,250 00	11,630 00

II.—GOUVERNEMENT CIVIL.—*Suite.*

DETAILS comparés, 1868–9.—*Suite.*

—	1869-70.	1868-69.
(*p*) DEPENSES CONTINGENTES.	$ cts.	$ cts.
Bureau du Gouverneur Général	7,500 00	
Conseil Privé	12,500 00	
Département de la Justice	8,000 00	
Département de la Milice et de la Défense	4,000 00	
Département du Secrétaire d'Etat	15,000 00	
Département du Secrétaire pour les Provinces	2,500 00	
Département du Receveur Général	6,000 00	
Département des Finances	20,000 00	
Département des Douanes	32,000 00	
Département du revenu de l'Intérieur	14,000 00	
Département des Travaux Publics	8,000 00	
Département des Postes	8,000 00	
Département de l'Agriculture	10,000 00	
Département de la Marine et des Pêcheries	5,000 00	
Départements en général, y compris le coût de l'assortiment de papeterie à acheter	64,000 00	
Total, dépenses contingentes	$216,500 00	.....

*** Une somme ronde ayant été votée pour subvenir aux traitements et dépenses contingentes de 1868-69, on ne peut en faire la comparaison dans le budget de cette année.

III—ADMINISTRATION DE LA JUSTICE.

A voter, d'après le tableau (A).....$52,000 00

No. de Vote.	——	1869-70.	Voté en 1868-9.
	(A.) Estimation de la dépense soumise au vote du parlement.	$ cts.	$ cts.
1	Allocation pour les circuits, Ontario.....	13,000 00	13,000 00
2	Allocation pour les circuits, Québec.....	13,000 00	12,000 00
3	Allocation pour les circuits, Nouvelle-Ecosse.....	4,000 00	1,600 00
4	Allocation pour les circuits, Nouveau-Brunswick.....	4,000 00	2,000 00
5	Frais de route des juges, cours de comté, Ontario....	7,800 00	7,800 00
6	Frais de route des juges, district d'Algoma.....	200 00	200 00
7	Divers.....	10,000 00	10,000 00
	Total à voter.....	52,000 00	$46,600 00
	(B.) Estimation de la dépense autorisée par Statut.		
	Province d'Ontario.		
	Cour d'Erreur et d'Appel—Traitement du juge en chef.....	1,666 66	1,666 66
	Cour du Banc de la Reine—Traitement du juge en chef.....	5,000 00	5,000 00
	Traitement de deux juges puisnés, à $4,000 chacun.....	8,000 00	8,000 00
	Cour de Chancellerie—Traitement du Chancelier.....	5,000 00	5,000 00
	Traitement de deux vice-chanceliers, à $4,000 chacun.....	8,000 00	8,000 00
	Cour des plaids communs—Traitement du juge en chef.....	5,000 00	5,000 00
	Traitement de deux juges puisnés, à $4,000 chacun.....	8,000 00	8,000 00
	Traitement des Juges des cours de comté.....	86,200 00	89,700 00
	Traitement du Juge—District d'Algoma.....	2,000 00	2,000 00
	Province de Québec.		
	Cour du Banc de la Reine—Traitement du juge en chef.....	5,000 00	5,000 00
	Traitement de quatre juges puisnés, à $4,000 chacun.....	16,000 00	16,000 00
	Cour Supérieure—Traitement d'un juge en chef.....	5,000 00	5,000 00
	Traitement de 7 juges puisnés, à $4,000 ch...	28,000 00	28,000 00
	Traitement de 7 juges puisnés, à $3,000 ch...	22,400 00	22,400 00
	Traitement de 3 juges puisnés, à $2,800 ch...	8,400 00	8,400 00
	Cour de Vice-Amirauté—Traitement du juge.....	2,000 00	2,000 00
	Traitement du régistrateur.....	666 66	666 66
	Traitement du Marshall.....	333 34	333 34
	A reporter.....	216,666 66	220,166 66

III.—ADMINISTRATION DE LA JUSTICE.—*Suite.*

——	1869–70.	Voté en 1868–9.
(B) ESTIMATION DES DEPENSES AUTORISEES PAR LES STATUTS.—*Suite*	$ cts.	$ cts.
Report	216,666 66	220,166 66
Province de la Nouvelle-Ecosse.		
Traitement du juge en chef	4,000 00	3,200 00
Do du juge de la cour d'Equité	4,000 00	3,200 00
Do d'un juge suppléant	.....	3,250 00
Do de trois juges, à $3,200 chacun	9,600 00	8,400 00
Province du Nouveau-Brunswick.		
Traitement du juge en chef	4,000 00	2,800 00
Do de M. le juge Parker	4,000 00	3,200 00
Do de trois juges puinés, à $3,200 chacun	9,600 00	7,200 00
Do de cinq juges des cours de comté, à $2,000 chacun	10,000 00	10,000 00
Ajouté aux traitements des juges du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, dans le budget de 1868–9	.....	8,000 00
Total autorisé par les statuts	$261,866 66	269,416 66

SOMMAIRE.

	1869–70.	1868–9.
A voter	$52,000 00	$46,600 00
Montant autorisé	261,866 66	269,416 66
Total, administration de la justice	$313,866 66	316,016 66

IV.—POLICE.

ESTIMATIONS des dépenses soumises au vote du Parlement (A)..$43,440 00

No. du votes.	——	Détails.	1869–70.	Voté en 1868–9.
	(A)		$ cts.	$ cts.
1	Police de la Puissance.....	.....	20,000 00	25,000 00
2	Police du havre de Montréal.....	(a)	11,628 00	30,000 00
3	Police de rade, Québec.....	(b)	11,812 00	
			$43,440 00	$55,000 00

DÉTAILS comparés, 1868-9.

	1869-70.	1868-9.
(a) POLICE DU HAVRE DE MONTREAL.	$ cts.	$ cts.
Bordereau, du 1er juillet 1869 au 30 juin 1870..	10,152 50	
Habillement pour les hommes.....	531 80	
Dépenses contingentes de l'effectif.....	943 70	
	11,628 00	* * *
(b) POLICE DE RADE, QUEBEC.		
Bordereau des officiers et hommes, du 1er juillet au 30 novembre 1869.....	7,291 90	
do do du 1er mai au 30 juin 1870	3,168 20	
Habits, bottes et chapeaux.....	1,149 27	
Réparations et voiles de chaloupe, et autres dépenses contingentes	202 07	
	11,811 44	* * *

*** $30,000 furent votées *en bloc*, l'an dernier, pour la police de Québec et Montréal.

SOMMAIRE.		1869–70.	1868–9.
Estimation des recettes, Québec		21,000 00	
Do Montréal		3,200 00	
		24,200 00	.....
Estimation des dépenses, Québec.....	$11,811 94		
do Montréal.....	11,628 00		
		23,439 94	.....
Excédant des recettes.....		760 06	.....

V.—LEGISLATURE.

Somme à voter d'après le tableau (A).....$260,617 93

No. de Vote.	——	Détails	1869–70.	Voté pour 1868–9.
	(A.) ESTIMATION DE LA DÉPENSE SOUMISE AU VOTE DU PARLEMENT.		$ cts.	$ cts.
	Sénat.			
1	Traitements et dépenses contingentes du Sénat.....	(*a*)	45,634 18	67,533 63
	Chambre des Communes.			
2	Traitements et dépenses cont., d'après l'est. du greffier.	(*b*)	79,265 00	111,980 00
3	Traitements et dépenses contingentes, d'après l'estimation du sergent-d'armes.....	(*c*)	40,868 75	49,510 00
4	Gratification aux employés renvoyés du service à la fin de la session de 1867-8.....	(*d*)	1,450 00	.....
	Diverses dépenses.			
5	Dép. conting. du greffier de la couronne en chancellerie	.....	1,000 00	*2,120 00
6	Credit pour la bibliothèque du Parlement.....	.....	6,000 00	6,000 00
7	Diverses impressions.....	.....	2,000 00	2,000 00
8	Impression et reliure des statuts.....	.....	20,000 00	20,000 00
9	Impression, papier à imprimer et reliure	.....	40,000 00	40,000 00
10	Commission pour l'assimilation des lois des provinces	.....	20,000 00	.....
11	Refonte des lois criminelles.....	.....	2,000 00	.....
12	Chemin de fer du St. Laurent à Outaouais, deux trains spéciaux quotidiens durant la session du parlement (estimés à)	.....	2,400 00	.....
			$260,617 93	$299,143 63
	* Y compris le traitement du greffier de la couronne en chancellerie, formant partie du budget du "Gouvernement Civil" en 1869-70.			

(B.) DÉPENSES AUTORISÉES PAR LES STATUTS.	1869–70.	1868–9.
Sénat.		
Traitement de l'Orateur.....	3,200 00	3,200 00
Indemnité aux membres.....	43,200 00	43,200 00
Frais de route.....	7,045 00	7,045 00
Chambre des Communes.		
Traitement de l'Orateur.....	3,200 00	3,200 00
Indemnité des membres.....	108,600 00	108,600 00
Frais de route.....	15,000 00	14,250 00
Dépenses d'Election.		
Pour pourvoir aux frais d'élections imprévues.....	3,000 00	3,000 00
	$183,245 00	$182,495 00

SOMMAIRE.

	1869–70.	1868–9.
Total des dépenses à voter.....	$260,617 93	$299,143 63
Total des dépenses autorisées	183,245 00	182,495 00
Total, Législature.....	$443,862 93	$481,638 63

V.—LEGISLATURE.—*Suite.*

DÉTAILS comparés, 1868-69.—*Suite.*

NOMBRES. 1868-9.	NOMBRES. 1869-70.	—	1869-70.	1868-9.
		(*a*) TRAITEMENTS ET DEPENSES CONTINGENTES DU SENAT.		
		Officiers et Commis.		
1	1	Greffier, maître en chancellerie, caissier et comptable	2,400 00	3,400 00
1	1	Greffier-adjoint, assistant greffier, maître en chancellerie et chef des traducteurs français	2,000 00	2,600 00
1	1	Greffier-adjoint, assistant greffier et maître en chancellerie	2,000 00	2,600 00
1	1	Greffier en loi, greffier des comités et traducteur anglais	1,600 00	2,600 00
8	1	1er greffier anglais	1,100 00	9,365 00
	1	1er do	1,000 00	
	1	Greffier anglais	800 00	
	1	1er traducteur français et greffier	1,300 00	
	1	2e do do	1,200 00	
1	1	Greffier des journaux français	900 00	1,200 00
.....	1	Chapelain et bibliothécaire	.....	2,400 00
2	1	Gentilhomme huissier de la verge-noire et sergent-d'armes.	1,000 00	1,350 00 350 00
		GARDIENS ET MESSAGERS.		
1	1	Gardien	800 00	800 00
1	1	Maître de poste	800 00	850 00
7	1	Messager de la bibliothèque	700 00	4,920 00
	1	do l'Orateur	700 00	
	1	Assistant gardien, salle des journaux, etc.	700 00	
	1	Assistant portier, garde-robe, etc.	500 00	
4	2	Surveillants et messagers, à $500 chacun	1,000 00	2,190 00
1	1	Portier	400 60	600 00
		DEPENSES DIVERES.		
8	5	Messagers pour la session, à $200 chacun	1,000 00	2,760 00
4	4	Pages, 120 jours, à $1.50 par jour	720 00	720 00
		Gardiens, déboursés	1,440 00	1,440 00
		Papeterie	4,000 00	4,000 00
		Abonnements aux journaux	4,000 00	4,000 00
		Menuiserie, $100 par mois	1,200 00	1,200 00
		Imprimeur de la Reine, Gazette Officielle	726 68	290 82
		Frais de port	1,000 00	1,000 00
		Divers comptes de marchands	4,000 00	4,000 00
		Assurance de la bibliothèque et du mobilier	647 50	647 50
		Gaz	2,000 00	2,000 00
		Diverses dépenses imprévues	4,000 00	10,250 31
41	30	Totaux	45,634 18	67,533 63
		(*b*) TRAITEMENTS ET DEPENSES CONTINGENTES DE LA CHAMBRE DES COMMUNES.		
		Officiers et Commis.		
1	1	Greffier	2,975 00	3,400 00
2	1	Greffier-adjoint et 1er commis des élections contestées	1,925 00	4,400 00
1	1	Sergent-d'armes	1,662 50	1,900 00
1	1	Greffier en loi	2,975 00	3,400 00
1	1	Greffier en loi adjoint et chef des traducteurs anglais	1,750 00	2,000 00
1	1	do do do do français	1,750 00	2,000 00
1	1	Comptable	1,750 00	2,000 00
1	1	Assistant comptable et teneur de livres	1,050 00	1,200 00
1	1	Greffier des affaires des routine	1,050 00	1,200 00
1	1	1er commis et greffier du comité des impressions	1,750 00	2,100 00
11	10	*A reporter*	18,637 50	23,600 00

V.—LEGISLATURE.—*Suite.*

DÉTAILS comparés, 1868-9.—*Suite.*

Nombres. 1868-9.	Nombres. 1869-70.	—	1869-70.	1868-9.
		TRAITEMENTS ET DEPENSES CONTINGENTES DE LA CHAMBRE DES COMMUNES.—*Suite.*	$ cts.	$ cts.
		Officiers et Commis.—Suite.		
11	10	*Report*	18,637 50	23,600 00
2	1	Expéditionnaire anglais	800 00	3,400 00
1	1	do français	1,050 00	
9	8	Commis, classe cadette, à $800 chacun	6,400 00	7,200 00
2	1	Assistant-greffier des élections contestées	1,400 00	3,000 60
1	1	1er greffier des comités et greffier des bills privés	1,750 00	2,000 00
1	1	2e do do comités des chemins de fer.	1,312 50	1,500 00
1	1	3e do	800 00	1,200 00
1	1	Greffier des votes et délibérations	1,225 00	1,400 00
1	1	Traducteurs des do et des journaux	1,575 00	1,800 00
1	1	Assistant-traducteur français	1,400 00	1,600 00
2	2	do do à $1,225 chacun	2,450 00	2,800 00
2	1	do do	875 00	2,000 00
2	2	do anglais, à $1,400 chacun	2,800 00	3,200 00
1	1	do do	1,225 00	1,400 00
1	1	do do	1,050 00	1,200 00
1	1	Greffier du journal anglais	1,400 00	1,600 00
1	1	do français	1,225 00	1,400 00
2	1	Assistant-greffier du journal anglais	875 00	2,000 00
1	1	Bibliothécaire	2,100 00	2,400 00
1	1	Assistant-bibliothécaire	1,575 00	1,800 00
1	1	Commis de la bibliothèque	1,225 00	1,400 00
3	1	Maître de poste, (en 1868–9 il y avait un maître de poste, un assistant et un messager de la poste	875 00	2,550 00
		Service Extra.		
		Secrétaire de l'orateur	400 00	625 00
24	10	Dix commis surnuméraires, 100 jours, à $4	4,000 00	12,000 00
		Dépenses des comités	1,000 00	1,000 00
		Papeterie	4,500 00	6,500 00
		Frais de port et télégrammes	5,000 00	5,000 00
		Assurance de la bibliothèque et du mobilier, etc.	1,500 00	2,000 00
		Journaux et annonces	4,000 00	4,000 00
		Pensions	840 00	840 00
		Diverses dépenses	4,000 00	9,565 00
73	51		79,265 00	111,980 00
		(c) TRAITEMENTS ET DEPENSES CONTINGENTES DE LA CHAMBRE DES COMMUNES.		
		Estimations du Sergent d'Armes.		
1	1	Messager en chef	1,160 00	
1	1	Assistant-messager	900 00	
16	1	Messager de l'orateur	700 00	
	12	do permanents, à $600 chacun	7,200 00	
	2	do do à $500 et $400 chacun	900 00	
42	23	do pour la session, 100 jours, à $2	4,600 00	
10	9	Pages pour la session, 100 jours, à $1.50	1,350 00	
1	1	Portier	700 00	
1	1	Distributeur des documents publics	600 00	
4	2	Gardiens de nuit, à $400 chacun	800 00	
1	1	Menuisier	550 00	
30	10	Femmes de journée, permanentes, à 50 centins par jour	1,625 00	
	10	do do pour la session, 100 jours chacune, à 50 centins	500 00	
107	74	*A reporter*	21,585 00	.....

V.—LEGISLATURE.—*Suite.*

DÉTAILS comparés, 1868-9.—*Suite.*

Nombres. 1868-9.	Nombres. 1869-70.		1869-70.	1868-9.
		TRAITEMENTS ET DEPENSES CONTINGENTES DE LA CHAMBRE DES COMMUNES.—*Suite.*		
		Estimations du Sergent d'Armes.—Suite.	$ cts.	$ cts.
107	74	*Report*	21,585 00	.....
		Dépenses contingentes, etc., département des gardiens....	750 00	
5	1	Mécanicien, à $2.50 par jour.....	912 50	
	1	Chauffeur, à $1.25 par jour.....	456 25	
	3	Assistant-chauffeurs, à $1.00 par jour	750 00	
1	1	Allumeur des feux, à $1.00 par jour.....	90 00	
		Charroyage de la neige	200 00	
1	1	Préposé au gaz durant la session.....	125 00	
		Gaz, combustible et eau	11,000 00	
		Comptes de marchands et autres	5,000 00	
114	81		40,868 75	49,510 00
		(*d*) Somme fixée par les commissaires à titre de gratifications pour les employés renvoyés du service à la fin de la session de 1867-8, conformément au rapport du comité des dépenses contingentes :—		
	2	Six mois de traitement, à $425 chacun.....	850 00	.....
	1	Trois do $350 do	350 00	.....
	1	Trois do $250 do	250 00	.....
Nil.	4		1,450 00	.....

VI.—EXPLORATION GEOLOGIQUE ET OBSERVATOIRES.

Somme à voter, d'après le tableau (A).....$9,700 00.

No. de Vote.	——	1869–70.	1868–9.
	(A.) Estimation des Depenses a voter.	$ cts.	$ cts.
	Observatoires.		
1	Observatoire de Québec.....	2,400 00	2,450 00
2	Do Toronto.....	4,800 00	4,800 00
3	Do Kingston.....	500 00	500 00
4	Do Montréal.....	500 00	500 00
5	Do Halifax.....	750 00	1,500 00
6	Do Nouveau Brunswick.....	750 00	
	Total à voter.....	$9,700 00	9,750 00

(B.) Estimation des Depenses autorisees par les Statuts.	1869–70.	1868–9.
Exploration géologique.....	30,000 00	30,000 00
Total de l'exploration géologique et des observatoires...	$39,700 00	$39,750 00

VII.—ARTS, AGRICULTURE ET STATISTIQUES.

ESTIMATION des Dépenses à voter, $6,100 00, savoir:

No. de Vote.	——	1869–70.	Voté en 1868–9.
		$ cts.	$ cts.
1	Traitements] et dépenses contingentes du bureau des statistiques d'Halifax	3,810 00	(a)
2	Traitement de 316 sous-régistrateurs dans la Nouvelle-Ecosse	1,580 00	
3	Compilation des statistiques de naissances, mariages et sépultures	710 00	2,500 00
	Total	$6,100 00	$2,500 00

(a) Omis en 1868–9.

VIII.—IMMIGRATION ET QUARANTAINE.

ESTIMATION de la dépense soumise au vote du Parlement, $55,270 00, savoir :

No. de votes.	SERVICE.	Détails.	1869-70.	Voté pour 1868-9.
			$ cts.	$ cts.
1	Traitement des agents et employés de l'immigrat.	(a)	11,710 00	6,250 00
	Inspection médicale, port de Québec	(b)	2,600 00	2,000 00
	Quarantaine, Grosse-Ile	(c)	11,000 00	11,825 00
	Do St. Jean, N.-B.	(d)	3,900 00	4,000 00
	Do Halifax, N.-E	(e)	4,060 00	3,000 00
	Dépenses contingentes en Europe	.....	3,000 00	3,500 00
	Do en Canada	.....	4,000 00	
	Transport, et aide aux immigrants	.....	5,000 00	5,000 00
	Pour faire face aux dép. probables de l'immig.	.....	10,000 00	.....
	Total des sommes à voter	.....	$55,270 00	$35,575 00

Détails comparés, 1868-69.

Nombres. 1868-9.	Nombres. 1869-70.		1869-70.	1868-9.
		(a) TRAITEMENTS DES AGENTS DE L'IMMIGRATION, ETC.	$ cts.	$ cts.
1	1	Agent à Québec	1,200 00	
1	1	Assistant do	1,000 00	
1	1	Interprête norvégien à Québec	250 00	
1	1	Messager	200 00	
1	1	Agent à Montréal	1,200 00	
1	1	Do Ottawa	800 00	
1	1	Do Kingston	800 00	
1	1	Do Toronto	1,000 00	
1	1	Do Hamilton	800 00	
	1	Do Miramichi	400 00	
1	1	Do St. Jean, N. B	860 00	
1	1	Do Halifax, N. E	1,000 00	
1	1	Agent assistant à Halifax, N. E	400 00	
1	1	Agent à Londres, Angleterre	1,000 00	
	1	Agent assistant pour le Continent	800 00	
13	15		$11,710 00	6,250 00
		(b) INSPECTION MEDICALE, PORT DE QUEBEC.		
2	2	Inspecteurs, à $1,200 et $600	1,800 00	
		Chaloupe et hommes	800 00	
			$2,600 00	$2,000 00

NOTE.—Pour les services (a) et (b) on ne peut comparer les détails à raison de ce que les estimations pour 1868-69, soumises en détail, ont été réduites à une somme totale par le conseil privé.

VIII.—IMMIGRATION ET QUARANTAINE.—*Suite.*

Détails comparés, 1868-9.—*Suite.*

Nombres. 1868-9.	Nombres. 1869-70.	—	1869-70.	1868-9.
		(c) Quarantaine, Grosse Isle.		
		Traitements.	$ cts.	$ cts.
1	1	Surintendant médical	1,000 00	1,000 00
1	1	Econome de l'hôpital	450 00	450 00
1	1	Sergent de police	256 00	256 00
1	1	Interprète norvégien	240 00	240 00
1	1	2me économe de l'hôpital	180 00	180 00
1	1	Serviteur de l'hôpital	180 09	180 00
1	1	Cuisinier de l'hôpital	150 00	150 00
2	2	Infirmières, à $144 chacune	288 00	288 00
3	3	Constables, à $150 chacun	540 00	540 00
1	1	Boulanger, à $1 par jour (dépenses contingentes)	.....	.....
3	3	1 patron et 2 chaloupiers, à $210 chacun	630 00	630 00
2	2	Chaloupiers, à $180 chacun	360 00	360 00
		Transport, service de chaloupe et par bateau-à-vapeur	1,800 00	7,551 00
		Aliments et médecines	1,600 00	
		Toutes autres dépenses	3,326 00	
18	18		$11,000 00	$11,825 00
		(d) Quarantaine St. Jean, N.-B.		
1	1	Médecin-visiteur	1,200 00	1,200 00
1	1	Assistant-médecin	400 00	400 00
1	1	Econome de l'hôpital	300 00	300 00
		Service de chaloupe	1,000 00	1,000 00
		Autres dépenses	1,000 00	1,100 00
3	3		$3,900 00	$4,000 00
		(e) Quarantaine, Halifax, N.-E.		
1	1	Médecin-visiteur	1,000 00	1,000 00
1	1	Econome à la station de la Quarantaine	560 00	560 00
		Service de chaloupe	1,000 00	1,000 00
		Installation et literie	1,000 00	.....
		Dépenses contingentes	500 00	440 00
2	2		$4,060 00	$3,000 00

IX.—HOPITAUX DE LA MARINE.

SOMME à voter (A) $34,500 00

No. de votes.	—	Détails	1869-70.	Voté pour 1868-9.
	(A) ESTIMATION DE LA DEPENSE SOUMISE A UN VOTE.		$ cts.	$ cts.
1	Hôpital de la marine et des émigrés, Québec.....	(a)	17,500 00	20,000 00
2	Hôpitaux de la marine, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse, et secours aux marins malades et dans la détresse aux divers ports de la Puissance, et aux marins naufragés.....	.....	17,000 00	17,000 00
	Total.....	.....	34,500 00	37,000 00

DÉTAILS des estimations ci-dessus comparés à ceux de 1868-69.

NOMBRES. 1868-9.	NOMBRES. 1869-70.	—	1869-70.	1868-9.
		(a) HÔPITAL DE LA MARINE, QUEBEC.	$ cts.	$ cts.
1	1	Président du bureau des syndics	400 00	400 00
2	2	Syndics, à $200 chaque.....	400 00	400 00
1	1	Secrétaire-trésorier	600 00	600 00
4	4	Médecins visiteurs, à $400 chaque..	1,600 00	1,600 00
1	1	Médecin interne	800 00	800 00
1	1	Matrone.....	300 00	300 00
		Infirmières, etc.....	1,600 00	1,600 00
		Aliments..	6,000 00	6,000 00
		Médecines et cordiaux	1,200 00	1,200 00
		Combustible	1,800 00	1,800 00
		Eclairage.....	700 00	700 00
		Lavage	1,000 00	1,000 00
		Meubles et literie.....	1,000 00	1,000 00
		Toutes autres dépenses.....	4,100 00	2,600 00
			21,500 00	
		MOINS—Payable par le gouvernement de Québec.....	4,000 00	
10	10		17,500 00	20,000 00

X. PENSIONS.

SOMME à voter d'après l'Etat (A).....$16,072 75

No. de votes.	——	1869–70.	Voté pour 1868–9.
	(A) ESTIMATION DES PENSIONS SOUMISES A UN VOTE, 1869–70.	$ cts.	$ cts.
1	Samuel Waller, ci-devant greffier, chambre d'assemblée...	400 00	400 00
2	L. Gagné, messager, do ..	72 00	72 00
3	John Bright, do do ..	80 00	80 00
4	Mme. Antrobus.....	800 00	800 00
5	P. Bouchard, pour blessures reçues.....	100 00	100 00
	Nouvelles Pensions de Miliciens.		
6	Mme Caroline McEachern, et 4 enfants.....	292 00	319 00
7	Jane Lakey.....	146 00	146 00
8	Rhoda Smith.....	110 00	110 00
9	Janet Alderson.....	110 00	110 00
10	Margaret McKenzie.....	80 00	80 00
11	Mary Ann Richey, et 2 enfants.....	336 00	192 00
12	Mary Morrison.....	80 00	80 00
13	Louise Prud'homme, et 2 enfants.....	130 00	130 00
14	Virginie Charron, et 4 enfants.....	150 00	37 50
15	Paul M. Robins.....	146 00	146 00
16	Chs. T. Bell.....	73 00	73 00
17	Alex. Oliphant.....	109 50	109 50
18	Chas. Lugsden.....	91 25	91 24
19	Jno. White.....	109 50	109 50
20	Thos. Charters.....	91 25	91 24
21	Samuel McCrag.....	109 50	109 50
22	Charles T. Robertson.....	110 00	110 00
23	Percy G. Routh.....	400 00	400 00
24	Richard S. King.....	400 00	400 00
25	George A. McKenzie.....	73 00	73 00
26	Edward Hilder.....	146 00	146 00
27	Fergus Scholfield.....	73 00	73 00
28	John Bradley.....	109 50	109 50
29	Richard Penticost.....	91 25	91 24
30	John Coté.....	109 50	109 50
31	George Elliott.....	73 00	73 00
Aucun.	George Prentice.....	.....	400 00
32	James Bryan.....	109 50	109 50
33	Jacob Stubbs.....	73 00	73 00
34	Mary Connor.....	110 00	110 00
35	Mary Hodgins, et 3 enfants.....	191 00	191 00
36	John Martin.....	110 00	110 00
37	A. E. Marchand.....	110 00	.....
38	A. W. Stevenson.....	110 00	.....
39	J. Thorburn.....	150 00	.....
40	P. T. Worthington.....	378 00	.....
41	J. H. Elliott.....	130 00	.....
42	George Prentice.....	400 00	.....
Aucun.	Pensions additionnelles.....	.....	1,810 00
	COMPENSATION AUX PENSIONNAIRES.		
43	Au lieu de terres.....	9,000 00	9,450 00
	Total à voter.....	$16,072 75	$17,225 22

X.—PENSIONS.—*Suite.*

—	1869-70.	1868-9.
(B) ESTIMATION DES PENSIONS AUTORISEES PAR LES STATUTS.	$ cts.	$ cts.
PENSIONS DES JUGES.		
Ontario.		
L'hon. W. H. Draper, ci-devant juge en chef de la cour du banc de la Reine, H.-C.	3,333 36	.....
Québec.		
L'hon. C. D. Day, ci-devant juge de la cour supérieure, B.-C.	2,666 64	2,666 64
L'hon. T. C. Aylwin, do cour du banc de la Reine, B.-C.	2,666 64	.....
L'hon. J. C. Bruneau, do cour supérieure, B.-C.	2,133 33	2,133 32
Nouvelle-Ecosse.		
L'hon. J. G. Marshall	1,200 00	1,200 00
L'hon. W. L. Sawers	1,200 00	1,200 00
L'hon. H. W. Crawley	1,200 00	1,200 00
L'hon. J. S. Morris (retiré)	.....	1,200 00
L'hon. W. B. Bliss	2,166 66	.....
DIVERSES PENSIONS.		
La ci-devant Province du Canada.		
L'hon. W. H. Blake, ci-devant chancelier, H.-C.	3,333 32	3,333 32
Mme. Vallières de St. Réal	800 00	800 00
Jane Livingston	222 20	222 20
Sophia Shaw	444 40	444 40
James Nation	500 00	500 00
Harriet McNab	200 00	200 00
Sarah Usher	400 00	400 00
R. H. Thornhill	500 00	500 00
P. L. Panet	888 84	888 84
J. H. Bédard	500 00	500 00
G. H. Ryland, ci-devant greffier du Conseil Exécutif	444 40	444 40
Do do secrétaire du bur. de la succession des Jésuites	200 00	200 00
La Puissance.		
Mme. McGee	1,200 00	.....
Pensions de Milice.		
Veuves et Miliciens, H.-C., (guerre de 1812)	10,000 00	11,300 00
Do B.-C. do	2,800 00	3,600 00
Total des pensions autorisées	$38,999 79	32,933 12

SOMMAIRE.

	1869-70.	1868-9.
Total à voter	$16,072 75	$17,225 22
Total autorisé par les Statuts	38,999 79	32,933 12
	$55,072 54	$50,158 34

XI.—TRAVAUX ET EDIFICES PUBLICS.

Somme à voter (A).....$3,638,385 00

No. de vote.		Détails	1869-70.	1868-9.
	(A) ESTIMATION DES DEPENSES POUR LESQUELLES LES VOTES DE LA LEGISLATURE SONT REQUIS.		$ cts.	$ cts.
	Chemins de fer de la Puissance.			
1	Chemin de fer Intercolonial	.....	2,000,000 00	*75,000 00
2	Chemin de fer d'Halifax, Pictou et Windsor, N.-E.	.....	139,000 00	80,000 00
3	Chemin de fer Européen et Nord Américain, N.-B.	.....	21,585 00	20,000 00
	Canaux.			
4	Pour travaux de construction, etc.	(a)	198,100 00	208,500 00
	Travaux Publics.			
5	Ports, piliers, etc. (nouveau vote)	(b)	72,000 00	72,000 00
6	Ponts et chaussées	(c)	6,000 00	6,000 00
7	Glissoires et estacades	.....	15,000 00	15,000 00
8	Arpentages et inspections	.....	15,000 00	15,000 00
9	Arbitrages et adjudications	.....	10,000 00	14,000 00
10	Diverses dépenses non autrement prévues	.....	10,000 00	10,000 00
	Edifices Publics.			
11	Edifices publics, généralement	(d)	138,500 00	232,000 00
12	Loyer, réparation et entretien des édifices publics	(e)	82,500 00	80,500 00
	Subventions aux chemins de fer, imputables aux Provinces.			
13	Chemin de fer de Windsor et Annapolis, N.-Ecosse	.....	233,000 00	500,000 00
14	Prolongement Ouest du ch. de fer Europ. et N. A., N.-B.	.....	445,000 00	500,000 00
15	Prolongement Est do do do.	.....	85,000 00	290,000 00
16	Enbranchement du chemin de fer de Frédérictou, do.	.....	102,500 00	215,000 00
17	do do Woodstock, do.	.....	65,200 00	50,000 00
18	Matériel du prol. Ouest du ch. de fer E. et N. A., N.-E.	.....	.....	120,000 00
	Totaux	.....	3,638,385 00	2,503,000 00

* Voté pour le tracé en 1868-9.

XI.—TRAVAUX ET EDIFICES PUBLICS.—*Suite.*

DETAILS comparés, 1868-9.

—	1869-70.	1868-9.
(*a*) CANAUX.	$ cts.	$ cts.
Canal Lachine	34,000 00	30,000 00
Canal Cornwall	27,000 00	
Canal Welland—		
Approfondissement jusqu'au niveau du Lac Erié..... $50,000 00	58,000 00	52,200 00
Agrandissement du bassin de Port Colborne..... 8,000 00		
Canal Chambly—Maisons pour les gardiens d'écluse	3,850 00	.....
Canal Rideau—Maisons pour les gardiens d'écluse et travaux pour augmenter l'alimentation	10,000 00	10,000 00
Canal St. Pierre, Cape Breton, N.-E.	50,000 00	102,000 00
Divers travaux à porter au compte de la construction	15,250 00	14,300 00
	$198,100 00	208,500 00
[*b*] PORTS, JETEES, ETC.		
Ports de réfuge, améliorations et brise-lames, (nouveau vote)	50,000 00	50,000 00
Achat de dragueurs et chalands	22,000 00	22,000 00
	$72,000 00	*72,000 00
(*c*) PONTS ET CHAUSSEES.		
Ponts et chaussées généralement	6,000 00	6,000 00
(*d*) EDIFICES PUBLICS.		
Edifices du parlement et des départements	93,000 00	100,000 00
Rideau Hall	5,000 00	107,000 00
Deux années d'intérêt sur achat de terrain à Montréal	10,500 00	.....
Station de Quarantaine, Halifax	10,000 00	.....
Edifices publics généralement	20,000 00	25,000 60
	138,500 00	232,000 00
(*e*) ENTRETIEN, ETC., EDIFICES PUBLICS.		
Loyers, réparations, assurance et meubles pour les édifices publics	50,000 00	50,000 00
Edifices publics, Ottawa—chauffage	32,500 00	.....
	$82,500 00	$50,000 00

* Non dépensée.

XII.—SERVICE SUR MER ET A L'INTERIEUR PAR PAQUEBOTS ET BATEAUX-A-VAPEUR.

Somme à voter (A).....$134,941 00.

No. du Vote.	——	1869-70.	Voté pour 1868-9.
		$ cts.	$ cts.
	(A) Estimation des Depenses a voter.		
	Bateaux-à-vapeur du Gouvernement.		
1	Entretien des bateaux-à-vapeur, Québec	38,000 00	60,000 00
2	do bateau-à-vapeur "Druid," Halifax	22,000 00	20,000 00
	Remorquage, Haut St. Laurent.		
3	Entre Montréal et Kingston	12,000 00	12,100 00
	Subventions.		
4	Moitié payable à la ligne Inman, entre Halifax et Cork	39,541 00	.....
5	Communication à la vapeur entre Québec et les Provinces Maritimes	15,000 00	15,000 00
6	Communication à la vapeur entre l'Ile du Prince Edouard, Pictou et Hawkesbury, N.-E.	3,000 00	1,600 00
7	Communication à la vapeur entre Windsor, St. Jean, Digby et Annapolis	4,000 00	4,000 00
8	Communication par paquebot entre Pictou et les Iles de la Madeleine	400 00	400 00
9	Communication à la vapeur entre le Nouveau-Brunswick et l'Ile du Prince Edouard	1,000 00	1,000 00
	Total des sommes à voter	$134,941 00	114,100 00

(B) Estimation de la Depense autorisee par Statut.	1869-70.	1868-9.
Une année de subvention postale à la compagnie des paquebots-poste de Montréal	218,000 00	218,000 00
Total, service des vapeurs sur mer et à l'intérieur	$352,941 00	$332,100 00

XIII.—PENITENCIERS.

Montant des crédits demandés à la législature.....$272,591 00

No. du crédit.	—	Détails	1869-70.	Voté pour 1868-9.
			$ cts.	$ cts.
1	Penitencier, Kingston, Ontario	(a)	130,712 00	136,471 55
2	Asiles des criminels aliénés, do	(b)	65,699 00	50,861 68
3	Penitencier, Halifax, Nouvelle-Ecosse	(c)	16,000 00	20,000 00
4	do St. Jean, Nouveau-Brunswick	(d)	51,180 00	30,000 00
5	Directeurs des pénitenciers	(e)	9,000 00	8,400 00
			272,591 00	245,733 23

DÉTAILS comparés, 1868–9.

Nombres. 1868-9.	Nombres. 1869-70.	—		1869-70.	1868-9.
		(a) PENITENCIER, KINGSTON.		$ cts.	$ cts.
	1	Préfet		2,600 00	
	1	Sous-préfet		1,400 00	
	2	Aumôniers, à $1,200 chaque		2,400 00	
	1	Chirurgien		1,200 00	
	1	Comptable		1,000 00	
	1	Commis		365 00	
	1	Garde-magasin		700 00	
	1	Instituteur		600 00	
	1	Architecte		1,200 00	
	1	Econome		650 00	
	1	Matrone		500 00	
	1	Sous-matrone		300 00	
	1	2me sous-matrone		250 00	
	3	Chefs de métier		2,000 00	
	4	do		2,240 00	
	6	Gardiens		3,000 00	
	1	Messagers		430 00	
	10	Gardes, à $450 chaque		4,500 00	
	70	do à $400 chaque		28,000 00	
	7	do à $320 chaque		2,240 00	
.....	115			55,575 00	52,977 50
		Entretien		71,637 00	74,448 40
		Edifices		2,000 00	3,045 65
		Habitation du préfet et prison pénale		1,500 00	6,000 00
				$130,712 00	$136,471 55
		(b) ASILE DE ROCKWOOD.			
		1. *Edifices.*			
	2	Architectes	1,600 00		
	1	Gardien, à $450	450 00		
	6	Gardes, à $360	2,160 00	4,210 00	4,530 00
		Matériaux de construction	5,000 00		
		Main-d'œuvre	884 00	5,884 00	11,155 68
.....	9				
		A reporter		10,094 00	15,685 68

XIII.—PENITENCIERS.—*Suite.*

DÉTAILS comparés, 1868-9.—*Suite.*

NOMBRES. 1868-9.	NOMBRES. 1869-70.	—		1869-70.	1868-9.
		(*b*) ASILE DE ROCKWOOD.—*Suite.*			
		Report		10,094 00	15,685 68
		2. *Entretien.*			
	1	Surintendant médical	$2,000 00		
	1	Comptable et économe	1,000 00		
	1	Garde-magasin	500 00		
	1	Mécanicien	700 00		
	1	2me mécanicien	400 00		
	1	Premier gardien	500 00		
	1	Jardinier	400 00		
	2	Gardien, 1re classe	900 00		
	2	do 2e do	850 00		
	4	do 3e do	1,600 00		
	6	do 4e do	2,160 00		
	6	do surnuméraire	1,920 00		
	1	Matrone	300 00		
	1	Sous-matrone	200 00		
	1	Blanchisseuse	150 00		
	1	Cuisinière	150 00		
	3	Infirmières, 1re classe	450 00		
	4	do 2e do	480 00		
	3	do 3e do	300 00		
				14,960 00	5,826 00
		Entretien		40,145 00	28,350 00
		Meubles		500 00	1,000 00
.....	41	NOTE.—Il sera porté au débit d'Ontario, pour l'entretien des criminels aliénés, une somme estimée à $40,000.		65,699 00	$50,861 68
		(*c*) PENITENCIER A HALIFAX, N.-E.			
	1	Préfet		1,000 00	
	2	Aumôniers, à $400 chacun		800 00	
	1	Chirurgien		450 00	
	1	Premier gardien agissant aussi comme garde-magasin		600 00	
	1	Comptable		500 00	
	1	Commis		100 00	
	4	Chefs de métier, à $500 chacun		2,000 00	
	4	Gardes, à $400 chacun		1,600 00	
	1	Matrone		250 00	
	1	Instituteur		250 00	
				7,550 00	
		Entretien		6,950 00	
		Matériaux de construction et construction		1,500 00	
				$16,000 00	$20,000 00
.....	17				
		(*d*) PENITENCIER A ST. JEAN N.-B.			
	1	Préfet		1,000 00	
	2	Aumôniers, à $400 chacun		800 00	
	1	Chirurgien		500 00	
	1	Premier gardien, agissant aussi comme garde-magasin		650 00	
	1	Comptable		1,000 00	
	4	Chefs de métier, à $500 chacun		2,000 00	
	6	Gardes, à $400 chacun		2,400 00	
	16	*A reporter*		8,350 00	.....

XIII.—PENITENCIERS.—*Suite.*

Details comparés, 1868-9.—*Suite.*

Nombres. 1868-9.	Nombres. 1869-70.		1869-70.	1868-9.
		(*d*) Penitencier, St. Jean N. B.—*Suite.*	$ cts.	$ cts.
	16	*Report*	8,350 00	.....
	1	Matrone	250 00	
	1	Sous-matrone	180 00	
		Pour l'école	50 00	
		Note—L'un des gardes agit comme instituteur, et il en reçoit l'allocation.		
			8,830 00	
		Entretien	12,350 00	
		Infirmerie, $1,200 ; buanderie et salle des bains, $800	2,000 00	
		Matériaux de fabrication	28,000 00	
		Note.—Il y aura une somme à porter au débit de la province du Nouveau-Brunswick pour l'entretien des prisonniers locaux, et du gouvernement anglais, pour les prisonniers militaires		
.....	18		$51,180 00	$30,000 00
		(*e*) Directeurs des Penitenciers.		
		Salaires de trois directeurs, à $2,000 chacun	6,000 00	
		Frais de route	2,400 00	
		Papeterie et dépenses contingentes	600 00	
			$9,000 00	$8,400 00

XIV.—MILICE.

Somme à voter (A).....$905,532 00

No. du crédit.	—		Détails	1869-70.	1868-9.
	(A) ESTIMATION DES SERVICES DE LA MILICE POUR LESQUELS DES CREDITS SONT DEMANDES.			$ cts.	$ cts.
	Service ordinaire.				
1	Solde pour la div. militaire et l'état-major de district..		(a)	52,925 00	54,000 00
2	do majors de brigade.....		.....	25,000 00	25,000 00
3	do instructeurs		.....	40,000 00	50,000 00
4	Ecoles militaires.....		.....	80,000 00	120,000 00
5	Munitions		.....	30,000 00	50,000 00
6	Uniformes.....		.....	65,000 00	75,000 00
7	Approvisionnements militaires.....		.....	45,000 00	55,000 00
8	Arsenaux publics et soin des armes, y compris le salaire des garde-magasin, gardiens, etc., et le loyer, le combustible et l'éclairage de ces arsenaux.		.....	50,000 00	50,000 00
9	Solde des exercices, frais de campement, et autres dépenses se rattachant à l'instruction militaire		.....	312,000 00	327,000 00
10	Dépenses contingentes et service général auxquels il n'est pas autrement pourvu, y compris l'assistance aux réunions des associations de carabiniers et les musiques des corps efficaces.....		.....	50,000 00	† 118,000 00
	Renouvellement de Crédits.			749,925 00	
11	Uniformes	40,000 00			
12	Solde des exercices et frais de campement.	38,000 00			
13	Cibles.....	5,000 00			
14	Salles d'exercice et champs de tir.....	25,000 00			
			.....	108,000 00	
	Service Extraordinaire.				
15	Casernement.....	$25,000 00	...	.....	80,000 00
16	Inspection.....	2,607 00	.....	.....	2,607 00
17	Réparation des armes brisées, etc.....	5,000 00	.....	.....	.....
18	Canonnières.....	15,000 00	.....	.....	25,000 00
			.....	47,607 00	
				905,532 00	1,031,607 00

† Y compris $65,000 pour faire les enrôlements et autres dépenses imprévues non portées au budget de 1869-70.

XIV.—MILICE.—*Suite.*

DÉTAILS comparés, 1868-9.—*Suite.*

NOMBRES. 1868-9.	NOMBRES. 1869-70.	—	1869-70.	1868-9.
		(*a*) SOLDE POUR LA DIVISION MILITAIRE.	$ cts.	$ cts.
		1. *Division Militaire.*		
	1	Adjudant-général	3,000 00	
	1	Secrétaire particulier de l'adjudant-général	1,200 00	
	1	Sous-adjudant-général aux quartiers-généraux	2,240 00	
	3	Commis à $1,400, $1,200 et $1,100	3,700 00	
	3	do à $900, $660 et $600	2,160 00	
	2	do à $730 chacun	1,460 00	
	1	Superintendant des écoles militaires	1,200 00	
	1	Chirurgien d'état-major	800 00	
	1	Concierge	500 00	
	2	Messagers, à $400 et 365	765 00	
	16		17,025 00	.....
		2. *Etat-Major de District.*		
	9	Sous-Adjudants-Généraux de district à $1,200 chacun	10,800 00	
	2	Sous-Assistant do à $1,200 et $400	1,600 00	
	9	Payeurs de district, à $600 chacun	5,400 00	
	8	Quartiers-maîtres de district à $600 chacun	4,800 00	
	9	Commis des sous-adjudants-généraux de district, à $600 chacun	5,400 00	
	9	Messagers do do à $200	1,800 00	
	46		29,800 00	.....
		3. *Dépenses Contingentes de l'Etat-Major.*		
		Alloué à l'adjudant-général	1,000 00	
		Do sous- adjudant-général, aux quartiers-généraux	600 00	
		Do 9 sous-adjudant-généraux de district $500	4,500 00	
			6,100 00	.....

(*a*) SOMMAIRE.

	1869-70.	1868-9.
1. Division militaire	$17,025 00	.....
2. Etat major de district	29,800 00	.....
3. Déponses contingentes de l'état major	6,100 00	.....
Total	$52,925 00	$54,000 00

XV.—PHARES ET SERVICE COTIER.

Somme à voter (A).....$214,124 00

No. du Crédit.	—	Détails.	1869-70.	Voté pour 1868-9.
	(A) ESTIMATION DES DEPENSES SOUMISES AU VOTE DU PARLEMENT.		$ cts.	$ cts.
	MAISON DE LA TRINITE, QUEBEC.			
1	Traitement des officiers et dép. conting....$13,170 00 Salaire et allocation aux gardiens de phare ..... 11,997 00 Entretien des phares ..... 18,433 00 Divers 175 00	(a)	43,775 00	41,752 00
	MAISON DE LA TRINITE, MONTREAL.			
2	Traitement des officiers et dép. conting.....$ 4,650 00 Salaire des gardiens de phare..... 4,000 00 Entretien et reconstruction de phares..... 10,000 00 Vapeur Richelieu..... 3,900 00	(b)	22,550 00	26,000 00
	SALAIRE DES GARDIENS ET ENTRETIENDES PHARES NON COMPRIS DANS LES ESTIMATIONS POUR LA MAISON DE LA TRINITE.			
3	Salaire et allocations .....$58,430 00 Entretien 61,719 00	(c) (d)	120,149 00	124,950 00
4	Construction de nouveaux phares	(e)	3,400 00	† 45,000 00
5	Etablissement de secours à Sable Island .....$6,000 do do à Seal Island..... 200		6,200 00	8,120 00
6	Phare du Cap Race.....		1,000 00	3,000 00
7	Enlèvement des débris du "Preciosa" du chenal du St. Laurent		3,000 00	.....
	RENOUVELLEMENT DES CREDITS POUR LA CONSTRUCTION DE PHARES.			
8	Ontario et Québec..... $1,600 00			
9	Nouvelle-Ecosse..... 1,000 00			
10	Nouveau-Brunswick. 11,450 00	(f)	14,050 00	.....
	Total.....		214,124 00	248,822 00

NOTE.—Les crédits ci-dessus sont demandés provisoirement, leurs sommes étant sujettes à réduction et à telle réorganisation qui sera faite conformément au rapport de la commission du service, selon que le Gouverneur en conseil en décidera.

† Compris dans les estimations pour travaux publics de 1868-9.

XV.—PHARES ET SERVICE COTIER.—*Suite.*

DETAILS comparés avec les estimations de 1868–9.

N. B.—L'Etat comparatif des détails de ce service ne peut être complet cette année, vu les changements apportés à la forme du budget.

Nombres. 1868-9.	Nombres. 1869-70.	—	1869-70.	1868-9.
		(*a*)—MAISON DE LA TRINITÉ, QUÉBEC.	$ cts.	$ cts.
		1.—*Traitements.*		
	1	Maître	1,200 00	1,200 00
	1	Maître du havre	1,840 00	1,840 00
	1	Ancien surintendant des pilotes, agissant aussi comme sous-maître du havre	1,200 00	1,200 00
	1	Do do inspecteur des phares	1,200 00	1,200 00
	1	Greffier	1,440 00	1,440 00
	1	Trésorier	1,610 00	1,610 00
	1	Assistant-greffier	1,200 00	1,200 00
	1	Commis maître du havre	600 00	600 00
	1	Huissier	750 00	750 00
	9		11,040 00	11,040 00
		2.—*Dépenses Contingentes.*		
		Loyer de l'hôtel et des bureaux de la Trinité	800 00	3,500 00
		Cotisation et taxe de l'eau	150 00	
		Impressions, annonces et papeterie	680 00	
		Frais de route, combustible, journaux, honoraires de justice et autres dépenses contingentes	500 00	
			13,170 00	14,540 00
		3. *Salaires des gardiens et entretien des phares.*		

Gardiens et Assists. Nombres. 1868-9.	Gardiens et Assists. Nombres. 1869-70.	—	Salaires et Allocations. 1869-70.	Salaires et Allocations. 1868-9.	Entretien, Etc. 1869-70.	Entretien, Etc. 1868-9.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	
	1	Portneuf	200 00	200 00	166 00	Pas de détails pour l'entretien l'année dernière.
	1	St. Antoine	100 00	100 00	66 00	
	1	St. Croix	140 00	140 00	76 00	
	1	Pointe St. Laurent	200 00	365 00	157 00	
	1	Bellechasse	320 00	320 00	73 00	
	1	Ile aux Grues	320 00	320 00	206 00	
	1	Pillar	660 00	660 00	475 00	
	1	Grosse Isle	320 00	320 00	73 00	
		Phare flottant	.....	.....	3,300 00	
	1	Phare des Pélerins	340 00	340 00	133 00	
	1	Pot-à-l'eau-de-vie	420 00	420 00	73 00	
	1	Ile Rouge	660 00	660 00	172 00	
	2	Ile Verte	860 00	860 00	125 00	
	2	Biquet	760 00	760 00	142 00	
	15	*A reporter*	5,300 00	5,465 00	5,237 00	.....

XV.—PHARES ET SERVICE COTIER.—*Suite.*

DETAILS comparés, 1868–9.—*Suite.*

Gardiens et Assists. 1868–9.	Gardiens et Assists. 1869–70.		Salaire et allocations. 1869–70.	Salaire et allocations. 1868–9.	Entretien, &c. 1869–70.	Entretien, &c. 1868–9.
		(*a*) MAISON DE LA TRINITÉ, QUEBEC.—*Suite.*				
		3. *Salaires des gardiens et entretien des phares.*—Suite.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	15	*Report*	5,300 00	5,465 00	5,237 00	.....
	3	Pointe-aux-Pères	375 00	375 00	113 00	Pas de détails pour l'entretien l'année dernière.
	3	Pointe-des-Monts	760 00	760 00	200 00	
	3	Pointe Ouest, Anticosti	800 00	800 00	372 00	
	3	Point S. O., Anticosti	800 00	800 00	760 00	
	3	Pointe Heath, do	800 00	800 00	710 00	
	3	Cap-des-Rosiers	800 00	800 00	422 00	
	3	Forteau	820 00	820 00	704 00	
	3	Belle-Isle	1,060 00	1,060 00	447 00	
		Bouées, y compris 6 nouvelles	.....	.....	1,295 00	
	1	Gaspé	42 00	.....	198 00	
		Nouvelle balises, construction et réparat'n.	.....	.....	1,000 00	
		5,000 gallons d'huile, à 43½ contins	.....	.....	2,375 00	
		Tonnellerie et chariage d'huile	.....	.....	600 00	
		Canons d'alarme, poudre et autres amunit.	.....	.....	3,000 00	
		Dépôts de provisions.				
	2	Anticosti, Shallop Creek et Ellis Bay	440 00	440 00	1,000 00	
	42		11,997 00	12,120 00	18,433 00	.....
		4.—*Divers.*				
	1	Maître de havre, Gaspé	125 00	125 00		
	1	do Amherst	50 00	50 00		
	2		175 00	175 00	.....	.....

(*a*) SOMMAIRE.

		1869–70.	1868–9.
1. Traitements des officiers de la Maison de Trinité, Québec	$11,040 00		
2. Dépenses contingentes	2,130 00	$13,170 00	.....
3 { Salaires, etc., des gardiens de phare		11,997 00	.....
3 { Entretien des phares		18,433 00	.....
4. Divers		175 00	.....
Total, Maison de la Trinité, Québec		$43,775 00	$41,752 00

XV—PHARES ET SERVICE COTIER.—*Suite.*

DETAILS comparés, 1868-9.—*Suite.*

Gardiens et Assist.			Salaire et allocations.		Entretien, etc.	
1868-9.	1869-70.		1869-70.	1868-9.	1869-70.	1868-9.
	L'on a pas reçu de détails.	(b)—MAISON DE LA TRINITÉ, MONTRÉAL.				
		Budget du Régistrateur.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
		Traitements des officiers	4,149 96			
		Gages des gardiens de phares	4,000 00			
		Huiles et provisions	.....	.....	1,500 00	
		Réparations	.....	.....	1,500 00	
		Construction de phares	.....	.....	2,000 00	
		Bouées, ancres et chaînes	.....	.....	1,500 00	
		Dépenses contingentes	.....	.....	†4,000 00	
		Vapeur Richelieu	.....	.....	3,900 00	
			8,149 96	.....	14,400 00	.....
		† $500, comprises dans cet item, ont été ajoutées au budget pour les dépenses contingentes de bureau.				

Note.—$26,000 ont été votées pour la Maison de la Trinité, Montréal, l'année dernière—Il n'a pas été donné de détails.

(b) SOMMAIRE.

	1869-70.	1868-9.
Traitements	$8,149 96	
Entretien, etc.	14,400 00	
Total, Maison de la Trinité, Montréal	$22,549 96	$26,000 00

XV.—PHARES ET SERVICE COTIER.—*Suite.*

DETAILS comparés, 1868-9.—*Suite.*

Gardiens et Assist. Nombres. 1868-9.	1869-70.		1869-70.	1868-9.
		(c) TRAITEMENTS ET ALLOCATIONS.—*Suite.*		
		1.—*En haut de Montréal.*	$ cts.	
	1	D. C. Smith, surintendant..... $1,200 00 Frais de route et dépenses contingentes..... 1,095 00	2,295 00	Aucun détails n'a pû être donné, les Traitements et l'entretien ayant été votés ensemble dans le budget de 1868-9.
	1	Gardien du phare flottant de Lachine.....No. 1.	401 00	
	2	Do do ..Nos. 2 et 3, $276 chaque.	552 00	
	1	Do do Pointe-Claire.....	276 00	
	1	Do Grosse-Pointe	435 00	
	1	Do Ile-aux-Cerises	447 00	
	1	Do phare flottant du lac St. François.....	262 00	
	1	Do do jetée de Lancaster	393 00	
	5	Gardiens,—Pointe McKie, assist,-gardiens à la Grosse-Pointe, Ile-aux-Goëlands, Ile Chantry, Ile Nottawasaga—5 à $175 chacun.....	875 00	
	6	Gardiens—Batture de Coal, Ile au Grenadier, Lindœ, Ile Brûlée, Ile Wolfe, Batture Verte, 6 à $250 chacun.	1,500 00	
	3	Gardiens—Détroits de Gananoque et Batture de Jack Straw, Port Dalhousie, Port Colborne, 3 à $400 chacun.....	1,200 00	
	1	Gardien, Batture dite Spectacle et Récif du Cheval Rouge ...	560 00	
	19	Gardiens—Ile-aux-Serpents, Pointe des Neuf-Milles, Ile-aux-Faux Canards, Pointe-à-Pitre, Longue Pointe, les Iles Scotch Bonnet, Ile-aux-Goëlands, Pointe Gibraltar, Ile Mohawk, Longue-Pointe, Récifs de la Pointe-Pelée, Ile Pelée, Bois Blanc, Rivière Thames, Pointe Clark, Ile Chantry, Ile de Coves, Ile Griffith, Ile Nottawasaga, Christian Island, 19 à $435 chacun.....	8,265 00	
	3	Gardien,—Presqu'isle, } et assistant au récif de la Pointe Pelée, Goderich. } 3 à $325.....	975 00	
	2	Gardiens au phare d'alig. de Presqu'isle, Port Dover, à $260.	520 00	Pas de détails.
	5	Gardiens—Baie de Burlington, Baie de la Pointe Plaisante, Ile St. Ignace, Petit Courant, Ile Clapperton, 5 à $300 chacun.	1,500 00	
	1	Assistant-gardien, Isle de Coves	300 00	
	1	Gardien, phare flottant de la Pointe Claire, No. 2...	240 00	
	1	do do Oakville.....	200 00	
	1	do phare du Port Maitland.....	475 00	
	1	do do Port Burwell.....	320 00	
	1	do do Beauharnois.....	225 00	
	1	do do Port Stanley.....	144 00	
	1	do do Killarney	500 00	
	61	Total—en haut de Montréal	22,860 00	
		2.—NOUVELLE-ECOSSE.		
	1	Surintendant des phares.....	800 00	
	1	Gardien, phare de Scatterie.....	820 00	
	5	Gardiens—Ile Amet, Cap Ste. Marie, Ile-aux-Œufs, Ile Verte, Petite-Espérance, 5 à $500	2,500 00	
	5	do Cap-de-Sable, Cap St. George, Ile-aux-Phoques, Shelburne, Yarmouth, 5 à $480.....	2,400 00	Pas de détails.
	9	do Annapolis, Ile Brier, Ile Cross, Liverpool, Louisbourg, Pointe-Basse, Pictou, Ile Pictou, Pointe de Sable, 9 à $460.....	4,140 00	
	1	do phare du Cap Canso.....	472 00	
	1	do do de l'Ile Misers.....	450 00	
	1	do do de Canso Nord.....	460 00	
	24	*A reporter*.....	12,042 00	

XV.—PHARES ET SERVICE COTIER.—*Suite.*

DETAILS comparés, 1868–9.—*Suite.*

Gardiens et assist. Nombres. 1868–9.	1869–70.		1869–70.	1868–9.
		(c) TRAITEMENTS ET ALLOCATIONS.—*Suite.*	$ cts.	
		2. *Nouvelle-Ecosse.*—Suite.		
	24	*Report*	12,042 00	
	2	Gardiens—Phare St. Paul, N. E. et S. O $420	840 00	
	9	Gardiens—Bird Island, Carribou Island, Chester, Flint Island, Gull Rock, Margarée, Meagher's Island, Sambro, White Head, 9 à $400 chacun	3,600 00	
	4	Do Apple River, Barrington, Ile-aux-Castors, Devil's Islands, 4 à $380	1,520 00	
	2	Do Black Rock, Iron Bound, 2 à $360	720 00	
	4	Do Pointe Black Rock, Boars Head, Pointe Peggy, Ile Pomket, 4 à $350	1,400 00	
	1	Gardien, Parrsboro	340 00	Pas de détails.
	1	Do West Port	300 00	
	2	Gardiens—Fish Island, Port Hood, à $280 chacun	560 00	
	2	Do port Medway, port Williams, à $260 chacun	520 00	
	1	Gardiens, Ile Brûlé	250 00	
	3	Gardiens, Pointe du Fort, Lunenburg, Pubnico, à $240 chaque	720 00	
	2	Do phares Arichat, Horton Bluff, à $232 chaque	464 00	
	1	Gardien, phare Margaretville	230 00	
	1	Do do Guysboro	220 00	
	1	Do do Pointe Spencer	50 00	
	1	Do trompette d'alarme, Ile Cranberry	350 00	
	1	Do do Sambro	350 00	
	1	Do do Yarmouth	400 00	
		Ajoutez—Erreur dans l'estimation des salaires des agents	80 00	
	63	Total, Nouvelle-Ecosse	$24,956 00	
		3.—*Nouveau-Brunswick.*		
	1	Inspec. des phares, bouées, balises et de l'Hôpital de Marine	1,200 00	
		Frais de route, do	400 00	
	2	Gardiens, Gannet Rock	840 00	
	2	Do Machais Seal Island	664 00	
	1	Gardiens, Ile Miscou	500 00	
	1	Do Escuminac	460 00	
	1	Do Ile-de-la-Perdrix	150 00	
	7	Gardiens,—Phares flottants, Quaco, Cap Enragé, Grindstone Island, Pointe Lepreaux, Swallow Tail, Head Harbor, 7 à 400	2,800 00	
	1	Gardien,—St. Andrews	300 00	
	1	Do Richibucto	160 00	Pas de détails.
	2	Mécanicien et assistant, sifflet d'alarme St. Jean, $400 et $240.	640 00	
	1	Mécanicien à nommer, pour le sifflet d'alarme, Pointe Lepreaux	400 00	
	1	Gardien, station à pavillon	300 00	
	6	Gardiens à nommer. Cap Gourmain	300 00	
		Gardiens à nommer. Ile-au-Renard	200 00	
		Gardiens à nommer. Ph. flottants, riv. et baie Miramichi.	700 00	
	2	Do 2 do sur l'ile Shediac	200 00	
	2	Do phares sur la rivière St. Jean	400 00	
	31	Total pour le Nouveau-Brunswick	$10,614 00	

(c) SOMMAIRE.

		1869–70.	1868–9.
1.	Traitements et allocations au-dessus de Montréal	$22,860 00	
2.	Do Nouvelle-Ecosse	24,956 00	Pas détails.
3.	Do Nouveau-Brunswick	10,614 00	
	Total, Traitements et Allocations	$58,430 00	

XV.—PHARES ET SERVICE COTIER.—*Suite.*

DETAILS comparés, 1868-9.—*Suite.*

—			1869-70.	1868-9.
	(*d*) ENTRETIEN DES PHARES, ETC.		$ cts.	$ cts.
	1. *Au-dessus de Montréal.*			
	9,800 gallons d'huile, à 43 centins	$4,214 00		
	Lampes et réparations, verres, mèches, etc	1,000 00		
	Peinture, huile, mastique, verres, bois de construction	3,000 00		
			8,214 00	Pas de détails.
	Placement de bouées et de phares		460 00	
	Reconstruction du quai du phare et habitation à Lancaster, au lieu du phare flottant	$4,500 00		
	Réparation des travaux de soutènement à la Longue Pointe.	1,500 00		
	Réparation aux plateformes de 9 phares de rivière	792 00		
	Nouveau quai à Red Horse Rock, déplacement et placement du phare	860 00		
	Réparations ordinaires	2,348 00		
	Réparation ou reconstruction d'un quai à la Pointe Claire, lac St. Louis	2,500 00		
			12,500 00	
	Nolissement de steamer pour porter les provisions		1,400 00	
	Annonces et diverses dépenses		1,000 00	
	Total, au-dessus de Montréal		23,574 00	.....
	2. *Nouvelle-Ecosse.*			
	14,000 gallons d'huile, à 43 centins		6,020 00	
	Réparations aux phares, débarcadères, etc		6,000 00	
	Entretien des phares, y compris chaloupes, peinturage, réparations, lampes, etc		4,500 00	
	Travaux de soutènement à l'île Amet (renouvellement du crédit)		1,000 00	
	Frais de route du surintendant		600 00	
	Loyer de hangards pour le charbon et l'huile		700 00	
	Entretien de remises de chaloupes et de hangards pour l'huile		600 00	
	Combustible pour trompette d'alarme		775 00	Pas de détails.
	Entretien do		1,000 00	
	Bois pour phare de grève de Sambro et Meagher		200 00	
	Fret et autres dépenses contingentes		500 00	
	Approvisionnement, Iles St. Paul et Scatterie.		600 00	
	Déplacement du phare d'Apple River		500 00	
	Erection d'édifices sur l'île Scatterie		400 00	
	Entretien, phare flottant, détroit de Canso		300 00	
	Do station à pavillon, havre d'Halifax		1,650 00	
	Bouées et balises		1,200 00	
	Personnel de l'île St. Paul		1,600 00	
	Total, Nouvelle-Ecosse		28,145 00	.....
	3. *Nouveau-Brunswick.*			
	3,500 gallons, d'huile, à 40 centins		1,400 00	
	Fret de provisions, huiles, etc., aux stations		300 00	
	Achat de nouvelles lampes, réparation des anciennes lampes, cheminées de lampe, mèches, etc		750 00	
	Chaloupes, provisions, etc		500 00	
	Allocations pour combustible, stations de phare, eau à Gannet Rock et poudre à Machais Seal Islands		600 00	Pas de détails.
	Louage de chaloupe, etc		100 00	
	Réparations aux phares, sifflet d'alarme, etc		1,750 00	
	A reporter		5,400 00	

XV.—PHARES ET SERVICE COTIER.—*Suite.*

DÉTAILS comparés, 1868-9.—*Suite.*

	1869-70.	1868-9.
(*d*) ENTRETIEN DES PHARES, ETC—*Suite.*		
3.—*Nouveau-Brunswick.*—Suite.	$ cts.	$ cts.
Report.....	5,400 00	.....
Diverses dépenses, blanc de plomb, peinture, huile, bois de construction, charbon, annonces, et autres dépenses incidentes.....	1,050 00	Pas de détails.
120 cordes de bois pour les sifflets d'alarme à la Pointe Lepreaux, à l'Ile de la Perdrix et à Transportation.....	800 00	
Pavillons, réparations, etc., station à pavillon.....	50 00	
Lumière dioptrique du 4me ordre et lanterne au Cap Enragé.....	1,500 00	
Fret de do et installation.....	200 00	
Entretien des bouées et balises, Baie de Fundy et Baie Nord	5,000 00	
Total, Nouveau-Brunswick.....	$14,000 00	.....

(*d*) SOMMAIRE.

	1869-70.	1868-9.
1. Au-dessus de Montréal.....	$23,574 00	.....
2. Nouvelle-Ecosse	28,145 00	.....
3. Nouveau-Brunswick	14,000 00	.....
Total, Entretien des Phares.....	$65,719 00	.....
MOINS—Epargne probable	4,000 00	.....
	61,719 00	.....
Total, des traitements—voir Sommaire (*c*) page 39...	58,430 00	.....
Total, Traitements et Entretien.....	$120,149 00	.....

	1869-70.	1868-9.
(*e*) CONSTRUCTION DE NOUVEAUX PHARES.	$ cts.	$ cts.
Achat de l'Ile Chantry	2,000 00	
Achat de l'Ile Pomket, Nouvelle-Ecosse.....	600 00	
Balises de bois sans lumière entre la Pointe-aux-Pères et le Cap-des-Rosiers	800 00	
Total.....	$3,400 00	$45,000 00
(*f*) SOMMES A VOTER DE NOUVEAU POUR CONSTRUCTION DE PHARES.		
Ontario et Québec—		
Gaspé et Paspebiac—un phare à chacune de ces places	1,600 00	
Nouvelle-Ecosse—		
Phare, havre de vaisseaux, sur la Pointe Tupper.	1,000 00	
Nouveau-Brunswick—		
Machias, Seal Island, phares..... 4,000 00		
Phare de Carraquette..... 950 00		
Cap Jourmain..... 3,500 00		
Lepreaux, engin d'alarme pour les temps de brume..... 3,000 00	11,450 00	
Total	$14 050 00	.....

XVI—PECHERIES.

SOMME à voter (A).....$39,700 00

No. du crédit.	——		1869-70.	1868-9.
	(A) ESTIMATION DES DEPENSES POUR LESQUELLES DES CREDITS SONT DEMANDES.		$ cts.	$ cts.
1	Entretien et réparations de la goëlette "La Canadienne".....		10,000 00	10,800 00
2	Traitements et déboursés des officiers des pêcheries et garde-pêche—			
	Ontario	$5,000 00	.....	5,000 00
	Québec	6,500 00	.....	7,000 00
	Nouveau-Brunswick.....	5,000 00	.....	5,000 00
	Nouvelle-Ecosse	5,000 00	.....	5,000 00
			21,500 00	
3	Passes-migratoires et bancs d'huîtres.....		5,000 00	4,000 00
4	Sommes additionnelles pour la protection des pêcheries.....		3,200 00	.....
			39,700 00	36,800 00

XVII.—INSPECTION ET MESURAGE DES BOIS DE CONSTRUCTION.

Estimation des Salaires et Dépenses Contingentes des bureaux des Inspecteurs-Mesureurs de bois—somme à voter.....$65,000 00

DETAILS comparés, 1868-9.

Nombres. 1868-9.	Nombres. 1869-70.	—		1869-70.	1868-9.
		BUREAU DE QUEBEC.		$ cts.	$ cts.
1	1	Surintendant des inspecteurs-mesureurs de bois		2,000 00	
1	1	Sous-surintendant des do		1,440 00	
1	1	Teneur de livre		1,400 00	
1	1	Caissier		1,200 00	
1	1	Commis de la spécification (pour l'année)		800 00	
1	1	Messager		400 00	
3	3	Commis de la spécification, pour la saison, à $800		2,400 00	
1	1	do do		725 00	
2	2	do do à $600		1,200 00	
5	5	do do à $500		2,500 00	
17	17			14,065 00	14,065 00
		Paie des inspecteurs-mesureurs de bois		42,000 00	52,000 00
		Dépenses contingentes du bureau, loyer, etc		3,435 00	3,500 00
				$59,500 00	$69,565 00
		BUREAU DE MONTREAL.			
1	1	Sous-surintendant	$ 500 00		
1	1	Teneur de livre	75 00		
		Commis de la spécification	250 00		
		Paie des inspecteurs-mesureurs de bois	2,450 00		
		Dépenses contingentes et loyer du bureau	375 00		
				3,650 00	5,435 00
		Dépense imprévue		1,850 00	.....
19	19			$65,000 00	$75,000 00

XVIII.—INSPECTION DES CHEMINS DE FER ET BATEAUX A VAPEUR.

Somme à voter.....$9,050 00

No. du crédit.	——	Détails	1869-70.	Voté pour 1868-9.
	(A) ESTIMATION DE LA DEPENSE POUR LAQUELLE DES CREDITS SONT DEMANDES.		$ cts.	$ cts.
1	Chemins de fer—Salaires et dépenses contingentes....	(a)	1,650 00	1,850 00
2	Bateaux à vapeur— do	(b)	7,400 00	8,000 00
	Total.....	.....	9,050 00	9,850 00

DETAILS comparés, 1868-9.

NOMBRES. 1868-9.	NOMBRES. 1869-70.	——	1869-70.	1868-9.
		(a) CHEMINS DE FER.	$ cts.	$ cts.
1	1	Salaire du secrétaire.....	1,600 00	1,600 00
		Dépenses contingentes.....	50 00	250 00
1	1		1,650 00	1,850 00
		(b) BATEAUX A VAPEUR.		
1	1	Salaire du président de la commission et inspecteur pour la division ouest d'Ontario et Huron.....	1,200 00	1,200 00
1	1	Salaire de l'inspecteur, division Est d'Ontario.....	800 00	800 00
1	1	do do de Montréal.....	800 00	800 00
1	1	do do de Sorel.....	800 00	800 00
1	1	do do de Québec	800 00	800 00
1	1	do Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse..	1,000 00	1,000 00
1	.....	Salaire comme inspecteur, Huron, lac Supérieur.....	.....	600 00
1	1	Frais de route de l'inspecteur et dépenses imprévues de la commission	2,000 00	2,000 00
8	7		7,400 00	8,000 00

NOTE.—Estimation du revenu pour 1869-70, $9,868.

XIX.—RACHAT DES DROITS SEIGNEURIAUX.

Somme à voter (A)..... $6,000 00

No. de Vote.	——	1869-70.	Voteé pour 1868-9
	(A) Estimation de la Depense pour laquelle un Credit est demandé.	$ cts.	$ cts.
1	Dépenses de la commission seigneuriale.....	6,000 00	6,000 00
	(B) Estimation de la Depense autorisee par Statut.		
	Dû aux seigneurs.....	187,000 00	186,786 00

SOMMAIRE.

	1869-70.	1868-9.
Somme à voter.....	6,000 00	6,000 00
Autorisée par Statut.....	187,000 00	186,786 00
	$193,000 000	192,786 00

XX.—INDEMNITE SEIGNEURIALE AUX TOWNSHIPS.

DEPENSE AUTORISEE PAR STATUT $45,402 00

XXI.—SAUVAGES.

Somme à voter.....$10,400 00

No. de crédit.	——	1869-70.	Votée pour 1868-9.
	(A) ESTIMATION DE LA DEPENSE POUR LAQUELLE DES CREDITS SONT DEMANDES.	$ cts.	$ cts.
1	Nouvelles annuités aux sauvages, Ontario.....	4,400 00	4,400 00
2	Allocation annuelle aux sauvages, Québec.....	400 00	400 00
3	do Nouvelle-Ecosse.....	2,300 00	1,300 00
4	do Nouveau-Brunswick.....	2,200 00	1,200 00
5	Achat de couvertures de laine pour les Sauvages agés et infirmes, Ontario et Québec.....	1,100 00	1,100 00
		10,400 00	8,400 00
	(B) ESTIMATION DE LA DEPENSE AUTORISEE PAR STATUT.		
	A distribuer aux diverses tribus, Ontario et Québec.....	104,456 00	114,000 00
	Réserves des Sauvages, Nouvelle-Ecosse.....	80 00	1,223 25
	do Nouveau-Brunswick.....	.....	500 00
	Annuités des Sauvages.....	26,664 00	26,664 00
	Allocation annuelle aux Sauvages, province de Québec.....	4,000 00	4,000 00
		135,200 00	146,387 25
	SOMMAIRE.		
	Somme à voter.....	10,400 00	8,400 00
	Autorisée par statut.....	135,200 00	146,387 25
		145,600 00	154,787 25

XXII.—DEPENSES DIVERSES.

Somme à voter (A).....$90,800 00

No. du crédit.	——	1869-70.	Voté pour 1868-9.
	(A) Estimation de la Depense de Divers Services pour lesquels des Credits sont demandes.	$ cts.	$ cts.
1	Annonces et abonnement à la Gazette Officielle.....	8,000 00	8,000 00
2	Port de la do	1,200 00	1,200 00
3	Impressions diverses.....	5,000 00	5,000 00
4	Dépenses imprévues: devant être faites en vertu d'un arrêté du conseil, et leur compte détaillé sera mis devant le parlement dans les premiers 15 jours de la prochaine session...	75,000 00	100,000 00
5	Bureau du préposé à l'engagement des matelots, Québec.....	1,200 00	1,200 00
6	Dépenses à faire pour connaître l'heure exacte à Outaouais et faire tirer le coup de canon de midi.....	400 00	400 00
		90 ,800 00	$115,800 00

PERCEPTION DU REVENU.

XXIII.—DOUANES.

Dépense à voter d'après l'Etat (A).....$516,400 00

No. du crédit.	——	Détails	1869–70	1868–9.
	(A) Estimation de la Depense pour laquelle des Credits sont demandes au Parlement.		$ cts.	$ cts.
1	Traitements et dépenses contingentes des différents ports savoir :			
	Dans la province de Québec.....	(a)	167,990 00	
	do Ontario.....	(b)	157,580 00	
	do Nouvelle-Ecosse.....	(c)	52,280 00	
	do Nouvelle-Brunswick.....	(d)	58,550 00	
			436,400 00	480,461 00
	Traitements et dépenses contingentes des inspecteurs des ports.....	(e)	10,000 00	7,800 00
2	Commutation au lieu d'une remise de droits sur des articles importés pour l'usage de l'armée, de la marine et de l'ordinaire des officiers militaires,— devant être établie par arrêté du conseil	.....	50,000 00	75,000 00
3	Pour faire face à la dépense probable occasionnée par la réorganisation du service.	.....	20,000 00	.....
			516,400 00	563,261 00

PERCEPTION DU REVENU.—*Suite.*

XXIII.—DOUANES.—*Suite.*

DETAILS comparés, 1868-9.

(a)—PORTS DE QUEBEC.	Salaires et gages quotidiens.	Loyer de bureau et dépenses contingentes.	Total de l'estimation pour 1869-70.	Total pour 1868-9.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Amherst	875 00	245 00	1,120 00	
Clarenceville	500 00	80 00	580 00	
Coaticook	4,200 00	255 00	4,455 00	
Dundee	2,100 00	260 00	2,360 00	
Frelighsburgh	850 00	95 00	945 00	
Gaspé	3,700 00	315 00	4,015 00	
Hemmingford	1,845 00	140 00	1,985 00	
Lacolle	900 00	55 00	955 00	
Montréal	76,075 00	9,600 00	85,675 00	
New Carlisle	2,700 00	575 00	3,275 00	
Philipsburgh	1,100 00	55 00	1,155 00	
Potton	500 00	75 00	575 00	
Quebec	40,555 00	10,940 00	51,495 00	
Rimouski	400 00	.....	400 00	
Russeltown	1,000 00	175 00	1,175 00	
Saint John's	1,745 00	280 00	2,025 00	
Stanstead	4,400 00	505 00	4,905 00	
Sutton	800 00	95 00	895 00	
Totaux	144,245 00	23,745 00	167,990 00	175,631 00
(b)—PORTS D'ONTARIO.				
Amherstburg	2,025 00	180 00	2,205 00	
Belleville	3,400 00	350 00	3,750 00	
Brantford	2,220 00	210 00	2,430 00	
Brighton	600 00	100 00	700 00	
Brockville	3,275 00	245 09	3,520 00	
Burwell	700 00	50 00	750 00	
Bytown	5,805 00	305 00	6,110 00	
Chatham	1,600 00	185 00	1,785 00	
Chippawa	1,275 00	180 00	1,455 00	
Clifton	5,300 00	640 00	5,940 00	
Cobourg	2,900 00	330 00	3,230 00	
Colborne	600 00	105 00	705 00	
Cornwall	1,100 00	100 00	1,200 00	
Cramahe	600 00	190 00	790 00	
Dalhousie	3,100 00	170 00	3,270 00	
Darlington	1,300 00	100 00	1,400 00	
Dover	2,000 00	95 00	2,095 00	
Dundas	1,000 00	190 00	1,190 00	
Dunnville	1,350 00	130 00	1,480 00	
Elgin	200 00	75 00	275 00	
Fort Erie	4,100 00	225 00	4,325 00	
Gananoque	850 00	270 00	1,120 00	
Goderich	1,900 00	170 00	2,070 00	
Guelph	1,200 00	35 00	1,235 00	
Hamilton	15,450 00	1,790 00	17,240 00	
Hope	3,425 00	205 00	3,630 00	
Kingston	9,240 00	970 00	10,210 00	
Kingsville	400 00	40 00	440 00	
London	6,840 00	785 00	7,625 00	
Morrisburgh	1,095 00	340 00	1,435 00	
Napanee	1,000 00	135 00	1,135 00	
Newcastle	500 00	30 00	530 00	
A reporter	86,350 00	8,920 00	95,275 00	.....

PERCEPTION DU REVENU.—*Suite.*

XXIII.—DOUANES.—*Suite.*

DETAILS comparés, 1868–9—*Suite.*

(*b*)—PORTS D'ONTARIO.—*Suite.*	Salaires et gages quotidiens.	Loyer de bureau et dépenses contingentes.	Total de l'estimation pour 1869–70.	Total pour 1868–9.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	86,350 00	8,920 00	95,275 00	.....
Niagara	1,700 00	150 00	1,850 00	
Oakville	600 00	140 00	740 00	
Oshawa	1,300 00	.....	1,300 00	
Owen's Sound	600 00	55 00	655 00	
Paris	1,500 00	25 00	1,525 00	
Penetanguishene	500 00	10 00	510 00	
Picton	1,925 00	225 00	2,150 00	
Prescott	4,350 00	1,085 00	5,435 00	
Queenston	1,300 00	70 00	1,370 00	
Rowan	1,000 00	320 00	1,320 00	
Sarnia	2,700 00	260 00	2,960 00	
Saugeen	500 00	60 00	560 00	
Sault Ste. Marie	2,700 00	820 00	3,520 00	
Stanley	750 00	70 00	820 00	
Stratford	1,300 00	130 00	1,430 00	
Toronto	23,245 00	1,100 00	24,345 00	
Trenton	400 00	100 00	500 00	
Wallaceburgh	1,575 00	165 00	1,740 00	
Whitby	1,750 00	45 00	1,795 00	
Windsor	6,500 00	415 00	6,915 00	
Woodstock	800 00	65 00	865 00	
Totaux	143,345 00	14,235 00	157,580 00	161,730 00
(*c*)—PORTS DE LA NOUVELLE-ECOSSE.				
Advocate Harbor	90 00	.....	90 00	
Amherst	1,495 00	25 00	1,520 00	
Annapolis	615 00	.....	615 00	
Antigonish	965 00	.....	965 00	
Arichat	950 00	.....	950 00	
Baddeck	820 00	.....	820 00	
Barrington	320 00	.....	320 00	
Bear River	295 00	.....	295 00	
Beaver River	85 00	.....	85 00	
Anse à Beliveau	140 00	.....	140 00	
Bridgetown	715 00	.....	715 00	
Canada Creek	155 00	.....	155 00	
Cap Canso	105 00	.....	05 00	
Chester	140 00	.....	140 00	
Cheverie	90 00	.....	90 00	
Clementsport	125 00	.....	125 00	
Cornwallis	500 00	.....	500 00	
Cow Bay	155 00	.....	155 00	
Digby	550 00	.....	550 00	
Five Islands	160 00	.....	160 00	
Free Port	165 00	.....	165 00	
French Cross	110 00	.....	110 00	
Glace Bay	200 00	.....	200 00	
Grand Bras d'Or	375 00	.....	375 00	
Guysborough	190 00	.....	190 00	
Halifax	21,545 00	1,400 00	22,945 00	
A Reporter	31,055 00	1,425 00	32,480 00	.....

PERCEPTION DU REVENU.—*Suite.*

XXIII.—DOUANES.—*Suite.*

DÉTAILS comparés, 1868–9.—*Suite.*

(c)—PORTS DE LA NOUVELLE-ECOSSE.—*Suite.*	Salaires et gages quotidiens.	Loyer de bureau et dépenses contingentes.	Total de l'estimation pour 1869–70.	Total pour 1868–9.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	31,055 00	1,425 00	32,480 00	.....
Hantsport	130 00	.....	130 00	
Harborville	145 00	.....	145 00	
Havre-aux-Bouché	85 00	.....	85 00	
Horton	155 00	.....	155 00	
Isaac's Harbor	80 00	.....	80 00	
Joggins	195 00	.....	195 00	
Lahaye	285 00	.....	285 00	
Lingan	85 00	.....	85 00	
Petit Bras d'Or	80 00	.....	80 00	
Little River	175 00	.....	175 00	
Liverpool	1,540 00	20 00	1,560 00	
Londonderry	355 00	.....	355 00	
Louisbourg	140 00	.....	140 00	
Lunenburg	810 00	.....	810 00	
Mahone Bay	145 00	.....	145 00	
Main-à-Dieu	60 00	.....	60 00	
Maitland	200 00	.....	200 00	
Margaree	150 00	.....	150 00	
Margaretsville	360 00	.....	360 00	
Merrigonish	80 00	.....	80 00	
North Sydney	1,695 00	10 00	1,705 00	
Parrsborough	235 00	.....	235 00	
Pictou	2,440 00	25 00	2,465 00	
Port Acadie	250 00	.....	250 00	
Port Gilbert	135 00	.....	135 00	
Port Hawkesbury	305 00	.....	305 00	
Port Hood	230 00	.....	230 00	
Port La Tour	160 00	.....	160 00	
Port Medway	210 00	.....	210 00	
Port Mulgrave	370 00	.....	370 00	
Port Richmond	80 00	.....	80 00	
Port Williams	95 00	.....	95 00	
Pubnico	100 00	.....	100 00	
Pugwash	315 00	.....	315 00	
Ragged Islands	305 00	.....	305 00	
Rivière Ratchford	110 00	.....	110 00	
Sandy Cove	105 00	.....	105 00	
Ste. Anne	85 00	.....	85 00	
Rivière Ste. Marie	90 00	.....	90 00	
Shelburne	215 00	.....	215 00	
St. Peters	240 00	.....	240 00	
Sydney	785 00	.....	785 00	
Tangier	85 00	.....	85 00	
Tatamagouche	255 00	.....	255 00	
Thornes Cove	90 00	.....	90 00	
Truro	185 00	.....	185 00	
Tusket	160 00	.....	160 00	
Wallace	140 00	.....	140 00	
Walton	95 00	.....	95 00	
Westport	160 00	.....	160 00	
Weymouth	540 00	.....	540 00	
Wilmot	220 00	.....	220 00	
Windsor	1,490 00	.....	1,490 00	
Yarmouth	2,425 00	90 00	2,515 00	
Totaux	50,710 00	1,570 00	52,280 00	83,275 00

PERCEPTION DU REVENU.—*Suite.*

XXIII.—DOUANES.—*Suite.*

DETAILS comparés, 1868–9.—*Suite.*

(*d*)—PORTS DU NOUVEAU-BRUNSWICK.	Salaires et gages quotidiens.	Loyer de bureau et dépenses contingentes.	Total de l'estimation pour 1869–70.	Total pour 1868–9.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bathurst	1,560 00	10 00	1,570 00	
Baie Verte	400 00	.....	400 00	
Bouctouche	700 00	10 00	710 00	
Campbellton	660 00	.....	660 00	
Campo Bello, (Welchpool)	600 00	.....	600 00	
Caraquette	775 00	5 00	780 00	
Chatham	3,335 00	115 00	3,480 00	
Dalhousie	1,560 00	10 00	1,570 00	
Dorchester	600 00	5 00	605 00	
Fredericton	2,270 00	445 00	2,715 00	
Grand Falls	500 00	10 00	510 00	
Harvey	500 00	5 00	505 00	
Hillsborough	740 60	.....	740 00	
Moncton	800 00	5 00	805 00	
New Bandon	500 00	.....	500 00	
Newcastle	2,050 00	105 00	2,155 00	
North Joggins	135 00	5 00	140 00	
Richibucto	1,600 00	20 00	1,620 00	
Richmond Station	900 00	55 00	955 00	
Rockland	500 00	5 00	505 00	
Sackville	1,000 00	10 00	1,010 00	
Shediac	920 00	20 00	940 00	
Shippegan	860 00	5 00	865 00	
St. Andrews	2,430 00	155 00	2,585 00	
St. George	1,525 00	15 00	1,540 00	
St. Jean	23,255 00	2,550 00	25,805 00	
St. Stephens	1,730 00	80 00	1,810 00	
Tobique	500 00	.....	500 00	
West Isles	600 00	5 00	605 00	
Woodstock	1,300 00	95 00	1,395 00	
Totaux	54,805 00	3,745 00	58,550 00	59,825 00

(*e*)—SALAIRES et dépenses contingentes des Inspecteurs de Ports.

NOMBRES. 1868–9.	NOMBRES. 1869–70.	—	1869–70.	1868–9.
			$ cts.	$ cts.
1	3	Inspecteurs de ports à $2,000 chacun	6,000 00	2,000 00
		Services spéciaux et dépenses contingentes	4,000 00	5,800 00
		Total	10,000 00	7,800 00

PERCEPTION DU REVENU.—*Suite.*

XXIV.—EXCISE.

Estimation de la somme pour laquelle des crédits sont demandés....$136,273 00

No. du Crédit.	——	Détails	1869–70.	Voté pour 1868–9.
			$ cts.	$ cts.
1	Traitement des officiers du service de l'extérieur et des inspecteurs de l'Excise	(a)	103,973 00	109,000 00
2	Frais de route, loyer, combustible, papeterie, frais de port, meuble, etc.	(b)	27,100 00	36,100 00
3	Dépenses imprévues	.....	5,200 00	.....
			136,273 00	145,100 00

DETAILS comparés, 1868–9.

Nombres. 1868–9.	Nombres. 1869–70.	——	1868–9.	1868–9.
		(a) TRAITEMENTS DES OFFICIERS DU SERVICE EXTERIEUR, ETC.	$ cts.	$ cts.
		1. *Province d'Ontario.*		
		Divisions du revenu de l'intérieur—		
	1	Algoma	400 00	
	3	Belleville	2,300 00	
	3	Cobourg	2,400 00	
	1	Collingwood	600 00	
	1	Cornwall	500 00	
	4	Goderich	2,200 00	
	9	Guelph	5,800 00	
	8	Hamilton	5,500 00	
	5	Kingston	3,200 00	
	7	London	4,200 00	
	2	Ottawa	1,300 00	
	7	Paris	4,700 00	
	1	Perth	400 00	
	2	Peterboro'	1,200 00	
	5	Prescott	3,600 09	
	3	St. Catharines	2,600 00	
	3	Sarnia	2,500 00	
	16	Toronto	10,500 00	
	8	Windsor	5,800 00	
	89		59,700 09	.....
		2. *Province de Québec.*		
		Divisions du revenu de l'intérieur—		
	12	Montréal	8,173 00	
	2	Beauharnois	800 00	
	2	St. Jean	900 00	
	2	Terrebonne	700 00	
	18	*A reporter*	10,573 00	.....

PERCEPTION DU REVENU.—*Suite.*

XXIV.—EXCISE.—*Suite.*

DETAILS comparées, 1868-9.—*Suite.*

NOMBRES. 1868-9.	NOMBRES. 1869-70.	—	1869-70.	1868-9.
		(*a*) TRAITEMENTS DES OFFICIERS DU SERVICE EXTERIEUR, ETC.—*Suite.*	$ cts.	$ cts.
		2. *Province de Québec.*—Suite.		
	18	*Report*	10,573 00	.....
		Divisions du revenu de l'intérieur—		
	2	Pontiac	800 00	
	2	St. Hyacinthe	900 00	
	2	Sherbrooke	1,200 00	
	2	Trois-Rivières	900 00	
	4	Québec	2,900 00	
	2	Kamouraska	900 00	
	2	Rivière du Loup	900 00	
	2	Tadousac	700 00	
	3	Gaspé	1,000 00	
	2	Arthabaska	900 00	
	2	Beauce	900 00	
.....	43		22,573 00	.....
		3. *Province du Nouveau-Brunswick.*		
	4	St. Jean	3,100 00	
	1	Chatham	800 00	
	2	Dorchester et Moncton	800 00	
.....	7		4,700 00	.....
		4. *Province de la Nouvelle-Ecosse.*		
	2	Halifax—Percepteur, $1,200 ; messager, $500	1,700 00	
	1	Pictou	700 00	
	4	Faisant fonctions de préposé de l'excise et d'insp. du pétrole	2,200 00	
.....	7		4,600 00	.....
		5. *Traitements des Inspecteurs.*		
	7	Districts de Toronto, London, Kingston, Montréal, Québec, St. Jean et Halifax, 7 à $1,600 chacun	11,200 00	
	1	Sous-inspecteur	1,200 00	
.....	8		12,400 00	.....

(*a*) SOMMAIRE.

	1869-70.	1868-9.
1. Traitements des officiers du service extérieur, province d'Ontario	$ 59,700 00	.....
2. do do do Québec	22,573 00	.....
3. do do do Nouveau-Brunswick	4,700 00	.....
4. do do do Nouvelle-Ecosse	4,600 00	.....
5. do inspecteurs	12,400 00	.....
	$103,973 00	$109,000 00

(*b*) FRAIS DE ROUTE, ETC.	1869-70.	1868-9.
Officiers du service extérieur	19,500 00	.....
Inspecteurs	7,600 00	.....
	$27,100 00	$36,100 00

PERCEPTION DU REVENU.—*Suite.*

XXV.—POSTES.

Somme à voter (A) .....$800,000.00.

No. du crédit.	——	1868–70.	Voté pour 1868–9.
	(A) ESTIMATION DES DEPENSES POUR LESQUELLES UN CREDIT EST DEMANDE.	$ cts.	$ cts.
	Service postal d'Ontario et Quebec :—		
1	Chemin de fer Grand Tronc	167,000 00	195,000 00
	Chemin de fer Grand Occidental	45,000 00	
	Autres chemins de fer	40,000 00	45,000 00
	Service par bateau-à-vapeur	40,000 00	44,000 00
	Service par voie de mer	10,000 00	10,000 00
	Port remis à l'armée et à la marine	6,000 00	10,000 00
	Traitements des officiers du service extérieur	95,000 00	307,000 00
	Service postal ordinaire	215,000 00	
	Divers	27,000 00	
		645,000 00	611,000 00
	Service postal de la Nouvelle Ecosse	80,000 00	70,000 00
	do Nouveau-Brunswick	75,000 00	70,000 00
		$800,000 00	$751,000 00

PERCEPTION DU REVENU.—*Suite.*

XXVI.—TRAVAUX PUBLICS.

Somme à voter d'après l'Etat (A).....$917,345 00.

No. du crédit.	——	Détails.	1869–70.	Voté pour 1868–9.
	(A) ESTIMATION DES DEPENSES POUR LESQUELLES DES CREDITS SONT DEMANDES.			
	Entretien et Réparations :—			
1	Ontario et Québec.....	(*a*)	393,410 00	329,695 49
2	Nouvelle-Ecosse.....	(*b*)	372,000 00	240,000 00
3	Nouveau-Brunswick.....	.....	140,000 00	125,000 00
			$905,410 00	$694,695 49
4	Perception des droits de glissoire et d'estacade.....	(*c*)	11,935 00	6,475 00
			$917,345 00	$701,170 49

DETAILS comparés, 1868–9.

Nombres. 1868–9.	Nombres. 1869–70.	——	Salaires.	Dépenses contingentes et loyer de bureau.	Total 1869–70.	1868–9.
		(*a*) ONTARIO ET QUEBEC.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
		Réparations ordinaires.....	.....	.....	170,000 00	
		Reconstruction du pilier Est, Port Dalhousie, Canal Welland.....	.....	.....	21,000 00	
		Reconstruction du pilier Ouest, Port Dalhousie, Canal Welland.....	.....	.....	11,000 00	
		Réparations, digue de Dunnville.....	.....	.....	15,000 00	
		Entretien.....	.....	.....	150,000 00	
		Traitements et dépenses contingentes			367,000 00	
		officiers des canaux.....	.....	.....	26,410 00	
		Total.....	.....	.....	$393,410 00	329,695 49
		Canal Welland—				
		Port Colborne.....	2,400 00	290 00	2,690 00	
		Port Maitland.....	500 00	125 00	625 00	
		Dunnville.....	750 00	40 00	790 00	6,317 23
		Port Robinson.....	720 00	25 00	745 00	
		St. Catharines.....	400 00	.....	400 00	
		Port Dalhousie.....	1,000 00	130 00	1,130 00	
		Canaux du St. Laurent—				
		Montréal.....	6,290 00	2,555 00	8,845 00	
		Lachine.....	1,700 00	205 00	1,905 00	
		Beauharnois.....	750 00	30 00	780 00	13,353 79
		Williamsburg.....	1,125 00	55 00	1,180 00	
		Cornwall.....	600 00	50 00	650 00	
		A reporter.....	16,235 00	3,505 00	19,740 00	19,671 02

PERCEPTION DU REVENU.—*Suite.*

XXVI.—TRAVAUX PUBLICS.—*Suite.*

DETAILS comparés, 1868-9.—*Suite.*

Nombres. 1868-9.	Nombres. 1869-70.	—	Traitements.	Dépenses contingentes et loyer de bureau.	Total 1869-70.	1868-9.
		(*a*) ONTARIO ET QUEBEC.—*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
		Report	16,235 00	3,505 00	19,740 00	19,671 02
		Canal Chambly—				
		Chambly	1,040 00	50 00	1,090 00	1,839 44
		St. Jean	720 00	.....	720 00	
		Ecluse de St. Ours	400 00	5 00	405 00	
		Canal de la Baie de Burlington—				
		Hamilton	500 00	.....	500 00	500 00
		Ecluse Ste. Anne—				
		Ste. Anne	635 00	30 00	655 00	*1,057 18
		Canaux Ottawa et Rideau—				
		Carillon	200 00	30 00	230 00	1,542 85
		Grenville	200 00	35 00	235 00	
		Ottawa	500 00	100 00	600 00	
		Smith's Falls	100 00	10 00	110 00	
		Moulins de Kingston	200 00	25 00	225 00	
			20,720 00	3,790 00	24,510 00	24,610 49
		Inspecteur des Bureaux sur les Canaux.	1,400 00	500 00	1,900 00	1,910 00
		* Pour les écluses généralement	22,120 00	$4,290 00	$26,410 00	26,520 49
		(*b*) NOUVELLE-ECOSSE.				
		Frais d'exploitation du ch. de fer d'Halifax, Truro et Pictou			285,000 00	
		Renouvellement de la voie permanente do			18,000 00	
		Do de Chars			17,000 00	
		Do et achevement d'anciens travaux			30,000 00	
		Obligations pendantes			22,000 00	
					$372,000 00	240,000 00
		(*c*) PERCEPTION DES DROITS DE GLISSOIRE ET D'ESTACADE. *Agence d'Ottawa.*				
	1	Agent des glissoires de la couronne			1,840 00	
	1	Assistant do			1,200 00	
	2	Commis, à $700 et $550			1,250 00	
	1	Dessinateur			600 00	
		Compteur des pièces de bois, assistants et canotiers			1,598 00	
		Loyer, combustible, papeterie, éclairage, frais de port, etc			911 00	
		Frais de route			196 00	
		Réparations de bateaux, peinturage, réparation de meubles, et autres dépenses contingentes			240 00	
.....	5				$7,835 00	
		Québec.				
	1	Agent			1,800 00	
	1	Assistant			1,200 00	
	1	Commis			800 00	
		Allocation à l'agent			300 00	
					4,100 00	
.....	3	Total			$11,935 00	$6,475 00

PERCEPTION DU REVENU.—*Suite.*

XXVII.—TIMBRES.

Estimation de la somme pour laquelle un crédit est demandé.....$7,640 00

XXVIII.—PETITS REVENUS.

Estimation de la somme pour laquelle un crédit est demandé.....$10,000 00

XXIX.—SUBVENTIONS DES PROVINCES.

Estimation de la somme pour laquelle un crédit est demandé :—
Subvention additionnelle et règlement d'intérêts de la province de la Nouvelle-Ecosse..... .....$100,000 00

SUBVENTIONS AUTORISEES PAR STATUT.

Ontario et Québec	$2,156,125 60	
Ajoutez—une année d'intérêt sur les fonds de dépôts	177,162 64	
	$2,333,288 24	
MOINS—Intérêt sur l'excédant de la dette, soit $11,000,000.....	550,000 00	
		$1,783,288 24
Nouvelle-Ecosse—Subvention en vertu de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord...		324,685 60
Nouveau-Brunswick do do		314,637 60
Total autorisé.....		$2,422,011 44
Somme à voter.....		100,000 00
Total des subventions...		$2,522,611 44

BUDGET SUPPLEMENTAIRE.

De la Puissance du Canada—Année 1868-9—*pour services auxquels l n'avait pas été pourvu, mais qui sont en partie payés.*

ADMINISTRATION DE LA JUSTICE.

Allocations pour les circuits, Nouvelle-Ecosse, par arrêté du conseil du 23 novembre, somme additionnelle requise...	$ 1,160 00
Allocations pour les circuits, Nouveau-Brunswick.....	1,000 00

INSPECTION DES PENITENCIERS ET PRISONS.

Pénitencier de Kingston, entretien, dépenses additionnelle.....	20,000 00
Asile de Rockwood, do	5,000 00
Asile de Rockwood, prix d'achat de terrain et intérêt, arrêté du conseil du 9 octobre 1868	6,740 71
Pénitencier, Nouveau-Brunswick, y compris des arrérages antérieurs au 1er juillet 1867, et entretien des prisonniers locaux	20,000 00

ARTS, AGRICULTURE ET STATISTIQUES.

Bureau de la Statistique, Nouvelle-Ecosse, dépense additionnelle.	3,590 00

EMIGRATION ET QUARANTAINE.

Agences additionnelles, par arrêté du conseil du 28 janvier.....	2,700 00

TRAVAUX PUBLICS.

Chemin de Fort Garry, par arrêtés du conseil du 21 septembre 1868, et du 9 avril 1869.....	15,739 79
T. Begly, par arrêté du conseil du 12 novembre 1868.....	14,000 00

SERVICE POSTAL PAR LES PAQUEBOTS ET BATEAUX-A-VAPEUR.

Réparations du steamer *Druid*.....	3,372 00

PHARES ET SERVICE CÔTIER.

Bouées et balises, Nouveau-Brunswick	1,000 00

DIVERS.

Pour faire frapper une médaille commémorative de la Confédération.....	2,000 00

PERCEPTION DU REVENU DES TRAVAUX PUBLICS.

Entretien du chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse, dépense additionnelle.....	30,000 00
	$126,742 50

Balances des crédits rapportés,—voir les comptes publics, IIe partie, page 67,—qui doivent être votés de nouveau.

Construction du chemin de fer de Pictou à Truro.....	65,000 00
Installation de casernes, balance.....	8,000 00
Service de la milice, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à octobre.....	32,145 01
Do Nouveau-Brunswick do	25,270 65
	$130.415 66

BUDGET SUPLEMENTAIRE

De la Puissance du Canada—Année 1868-9—*pour services auxquel n'avait pas été pourvu, mais qui sont en partie payés.*

ADMINISTRATION DE LA JUSTICE.

Divers	$ 3,000 00

INSPECTION DES PENITENCIERS ET DES PRISONS.

Pénitencier de Kingston, entretien, somme additionnelle	20,000 00
Asile de Rockwood, somme additionnelle, capital et construction	6,700 00
Pénitencier, Nouveau-Brunswick, y compris les arrérages avant le 1er juillet 1867, et l'entretien des prisonniers locaux	20,000 00

ARTS, AGRICULTURE ET STATISTIQUES.

Bureau de la Statistique, Nouvelle-Ecosse, somme additionnelle	3,590 00

IMMIGRATION ET QUARANTAINE.

Agences additionnelles, par ordre en conseil du 28 janvier	2,700 00

TRAVAUX PUBLICS.

Chemin de fort Garry, par ordre en conseil du 21 septembre 1868, et du 9 avril 1869	15,739 79
Dépense additionnelle pour do	1,486 67
T. Begly, par ordre en conseil du 12 novembre 1868	14,000 00
Chemin de fer Intercolonial	98,000 00

SERVICE OCÉANIQUE ET FLUVIAL DES STEAMERS.

Réparation du steamer *Druid*	3,372 00

PHARES ET SERVICE DES CÔTES.

Bouées et balises, Nouveau-Brunswick	1,000 00

DIVERS.

Coût d'une médaille commémorative de la Confédération	2,000 00

GOUVERNEMENT CIVIL.

Salaires de certains sous-chefs et du secrétaire du bureau du trésor dont une partie de leurs salaires a été porté sur le compte de services séparés, et au lieu de ces paiements séparés	3,700 00

PERCEPTION DU REVENU PROVENANT DES TRAVAUX PUBLICS.

Entretien du chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse, somme additionnelle	30,000 00
Do du Nouveau-Brunswick	10,000 00

DEPARTEMENT DES POSTES.

Somme additionnelle	15,000 00
	$250,288 46

Construction du chemin de fer de Pictou et Truro	65,000 00	
Casernes, balance	8,000 00	
Service de la milice, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à octobre	32,145 01	
Do Nouveau-Brunswick do	25,270 65	
		$130,415 66

BUDGET SUPLEMENTAIRE

Pour l'année expirant le 30 juin 1870.

PENITENCIER, ETC.

Deux ans de traitement comme gratification au préfet du pénitencier de Kingston, lors de sa résignation—par ordre en conseil....	$ 5,200 00

HÔPITAL DE LA MARINE.

Contribution pour venir aide aux marins et aux matelots malades à l'hôpital de Ste. Catherines.....	500 00

TRAVAUX PUBLICS.

Chemin de fer intercolonial.....	2,500,000 00
Pour ouvrir une voie de communication avec les territoires du Nord-Ouest, pour y établir un gouvernement et pourvoir à l'établissement de ces territoires.....	1,460,000 00

PHARES ET SERVICE DES CÔTES.

Pour reconstruire un phare à Rondeau.....	2,000 00
" " à Byng Inlet, Baie Georgienne.....	700 00
Construction d'un sifflet d'alarme, Isles aux Phoques.....	3,200 00

PECHERIES.

Pour l'encouragement de la production artificielle du poisson.....	2,000 00

EMIGRATION.

Autre budget de dépenses.....	8,000 00

PERCEPTION DES DROITS DE DOUANE.

Montant omis pour le service extérieur au port d'Halifax.....	20,000 00

DIVERS.

Pour l'achat du territoire de la Rivière Rouge.....	1,460,000 00
Octroi spéciale à la veuve Perry dont le mari a perdu la vie au service public.....	500 00
Pour faire face aux réclamations des représentants du Dr. Hogan, tué sur le chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse	2,775 00
Pour permettre au gouvernement de faire face à certaines réclamations en litige de la ville de Ste. Catherines, en rapport avec des avances faites durant l'invasion fénienne en 1866	800 00
	$5,465,675

TERRE DE RUPERT ET TERRITOIRE DU NORD-OUEST.

Soumis au Parlement par ordre de Son Excellence le Gouverneur-Général.

MESSAGE.

(TRADUCTION.)

JOHN YOUNG.

Le Gouverneur-Général transmet, pour la considération de la Chambre des Communes, le rapport des délégués chargés de négocier l'acquisition de la Terre de Rupert et du Territoire du Nord-Ouest.

HOTEL DU GOUVERNEMENT,
Ottawa, 17 mai 1869.

RAPPORT *d'un Comité de l'Honorable Conseil Privé approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le* 14 *mai* 1869.

Le comité a pris en considération le rapport et la correspondance ci-joints des délégués chargés, par Ordre en Conseil, le 1er Octobre dernier, de se rendre en Angleterre pour négocier les conditions de l'acquisition par le Canada de la Terre de Rupert et du Territoire du Nord-Ouest, et il recommande humblement que ce rapport ainsi que les conditions arrêtées, telles qu'exposées dans le rapport et la correspondance, soient approuvés par Votre Excellence et soumis à la considération et sanction du Parlement.

Pour copie conforme,

WM. H. LEE,
Greffier C. P.

L'Hon. Secrétaire d'Etat,
etc., etc., etc.

RAPPORT.

A Son Excellence le Très-Honorable Sir JOHN YOUNG, *Baronnet, C. C. B., G. C. M. G., Gouverneur-Général de la Puissance du Canada, etc., etc., etc.*

PLAISE A VOTRE EXCELLENCE :

Nous avons l'honneur de soumettre à la considération de Votre Excellence le rapport suivant de nos négociations avec le gouvernement impérial de Sa Majesté pour la cession à la Puissance du Canada de la Terre Rupert et du territoire du Nord-Ouest.

Sous l'autorité d'un ordre en conseil du 1er octobre 1868, nous fûmes nommés délégués en Angleterre pour régler les "conditions de l'achat, par le Canada, de la Terre de Rupert," et par un autre ordre en conseil de la même date, nous fûmes autorisés à négocier "l'admission du territoire du Nord-Ouest dans l'Union, y compris ou non la Terre de Rupert, selon qu'il sera jugé praticable et expédient." Nous partîmes immédiatement pour remplir l'importante mission qui nous était confiée, et en nous présentant au ministère des colonies, nous fûmes invités par Sa Grâce le duc de Buckingham et Chandos, alors secrétaire d'Etat pour les colonies, à lui rendre visite à Stowe, afin de discuter librement et complètement les nombreuses et difficiles questions qui se trouvaient liées à la cession de ces grands territoires au Canada. Nous trouvâmes que Sa Grâce avait déjà fait quelques progrès dans les préliminaires d'une négociation (en vertu de l'acte 31 et 32 Vict., chap. 105,) avec la compagnie de la Baie d'Hudson pour la cession à Sa Majesté des droits territoriaux et politiques qu'elle prétendait posséder sur la Terre de Rupert. Nous nous opposâmes très fortement à quelques-unes des demandes de la compagnie qui nous furent communiquées par Sa Grâce, et après une longue considération et d'importantes modifications aux termes proposés par la compagnie, nous convînmes que si elle voulait céder le territoire aux conditions que Sa Grâce proposait, nous recommanderions l'acceptation de ces propositions au gouvernement canadien.

L'on trouvera ces propositions dans la lettre de M. Adderley, en date du 1er décembre 1868, adressée au gouverneur de la compagnie de la Baie d'Hudson.

Un retard considérable a été apporté aux négociations par la retraite du duc de Buckingham et de ses collègues du ministère, ainsi que par la résignation de lord Kimberley, alors gouverneur de la compagnie.

Le 18 janvier 1869, le comte de Granville, qui était entré au ministère comme secrétaire d'Etat pour les colonies, nous transmit la réponse de la compagnie, rejetant les propositions du duc de Buckingham. Sa Seigneurie nous invita ensuite à lui communiquer toutes les observations que nous désirerions offrir sur cette réponse de la compagnie, et sur certaines contre-propositions quelle contenait; nous éprouvions quelque répugnance, comme représentants du Canada, à engager une controverse avec la compagnie à propos de questions de faits, ainsi que de questions légales et de droit public, pendant que des négociations se poursuivaient entre elle et le gouvernement impérial agissant en son propre nom et de sa propre autorité. Nous ne nous crûmes pas libres de refuser l'invitation de lord Granville, et le 8 février nous exposâmes au long nos vues et opinions sur les différents points soulevés par la lettre de Sir Stafford Northcote, le nouveau gouverneur de la compagnie, en réponse aux propositions du duc de Buckingham. Nous prenons la liberté de renvoyer Votre Excellence à la correspondance, où elle trouvera tous les renseignements désirables sur la position prise et les opinions exprimées par nous à cette phase des négociations.

Lord Granville étant d'opinion que le rejet par la compagnie des propositions de son prédécesseur mettait fin aux négociations entamées par lui, nous soumit des propositions faites par lui-même, basées sur un principe différent de celui qui avait été adopté par le duc de Buckingham.

Nous crûmes de notre devoir d'informer Sa Seigneurie que ces propositions ne seraient pas acceptables au gouvernement canadien. Elles furent subséquemment modifiées, et nous les acceptâmes conditionnellement dans la forme sous laquelle elles figurent dans la

lettre de Sir Frederic Rogers, en date du 9 mars, sujet à l'approbation de Votre Excellence en conseil.

Lord Granville laissa certains détails à régler entre les représentants de la compagnie et nous, lesquels donnèrent lieu à des entrevues et des discussions avec eux, et à une correspondance que nous soumettons aussi avec le présent rapport.

Pendant que les négociations se poursuivaient, une plainte formelle fut faite au secrétaire d'Etat pour les colonies par les représentants de la compagnie contre le gouvernement canadien, parce qu'il avait entrepris la construction d'une route entre le lac des Bois et l'établissement de la Rivière-Rouge, sans avoir préalablement obtenu la permission de la compagnie. La lettre formulant cette plainte nous fut renvoyée par lord Granville, afin que nous pussions offrir nos explications à ce sujet. La correspondance qui s'en est suivie est aussi respectueusement soumise.

Votre Excellence sait que depuis notre retour en Canada la compagnie de la Baie d'Hudson a signifié à lord Granville son acceptation des conditions qu'il avait proposées pour la cession à Sa Majesté de ses droits territoriaux dans la Terre de Rupert. Nous avons donc l'honneur de les soumettre ainsi qu'un mémoire des "détails" arrêtés par nous au nom du gouvernement canadien, à l'approbation de Votre Excellence, pour qu'elle puisse prendre à cet égard toute mesure que Votre Excellence pourra être conseillée d'adopter.

Le tout respectueusement soumis.

GEO. ET. CARTIER
WM. MCDOUGALL.

Ottawa, 8 mai 1869.

CORRESPONDANCE.

Le Duc de Buckingham et Chandos au Vicomte Monck.

(No. 173.)

DOWNING STREET, 8 août 1868.

MILORD,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli, pour l'information de Votre Seigneurie, copie d'un acte du parlement autorisant la cession à Sa Majesté des territoires et priviléges de la compagnie de la Baie d'Hudson.

Conformément aux dispositions de cet acte, je me propose d'entamer avec la compagnie de la Baie d'Hudson des négociations au sujet des conditions auxquelles elle consent à la cession de ces droits, et je ne manquerai pas de tenir Votre Seigneurie au courant de la marche de ces négociations.

J'ai l'honneur, etc.,

BUCKINGHAM ET CHANDOS.

Au Gouverneur,
Le Très-Honorable Vicomte Monck.

ANNO TRICESIMO PRIMO ET TRICESIMO SECUNDO.

VICTORIÆ REGINÆ.

CHAP. CV.

Acte pour permettre à Sa Majesté d'accepter, à certaines conditions, la cession des terres, priviléges et droits du "Gouverneur et de la compagnie d'aventuriers d'*Angleterre* faisant la traite à la *Baie d'Hudson*," et pour annexer ce territoire à la Puissance du *Canada*. [31 *juillet* 1868.]

Exposé de la charte de la compagnie de la Baie d'Hudson, 22 Ch. 2.

CONSIDÉRANT que par certaines lettres-patentes accordées par feu Sa Majesté le Roi *Charles* Deux, dans la vingt-deuxième année de son règne, certaines personnes y désignées furent constituées en corporation sous le nom de "Gouverneur et compagnie d'aventuriers d'*Angleterre* faisant la traite à la *Baie d'Hudson*," et que certaines terres et territoires, le droit de gouverner et autres droits, priviléges, immunités, franchises, pouvoirs et autorité furent par ces lettres accordés ou désignés comme accordés aux dits gouverneur et compagnie dans les possessions de Sa Majesté dans l'*Amérique du Nord* ;

Et considérant que par l'acte de l'*Amérique Britannique du Nord*, 1867, il est entre autres choses prescrit qu'il sera loisible à Sa Majesté, de l'avis du très honorable conseil privé de Sa Majesté, sur la présentation d'adresses de la part des Chambres du Parlement du *Canada*, d'admettre dans l'Union la *Terre de Rupert* et le territoire du Nord-Ouest, ou l'une ou l'autre de ces possessions, aux termes et conditions exprimées dans les adresses et que Sa Majesté jugera convenable d'approuver, conformément au dit acte ;

Exposé de l'acte de cession.

Et considérant que pour mettre à effet les dispositions du dit *Acte de l'Amérique Britannique du Nord*, 1867, et réunir la *Terre de Rupert* à la dite Puissance comme ci-haut, aux conditions que Sa Majesté croira devoir approuver, il est à propos que les dites terres, territoires, droits, immunités, franchises, pouvoirs et autorité, en tant qu'ils ont été légalement accordés à la dite compagnie, soient cédés à Sa Majesté, ses héritiers et successeurs, aux termes et conditions qui pourront être arrêtés entre Sa Majesté et les dits gouverneur et compagnie tel que ci-dessous mentionné ;

A ces causes, Sa Très-Excellente Majesté la Reine, de l'avis et du consentement des Lords spirituels et temporels et des Communes, en ce présent Parlement assemblés, et par leur autorité, décrète ce qui suit :

Titre abrégé.

1. Le présent acte pourra être cité comme l' "Acte de la *Terre de Rupert*, 1868."

"Terre de Rupert" définie.

2. Pour les fins du présent acte, l'expression "*Terre de Rupert*" comprendra toutes les terres et territoires possédés ou réclamés comme possédés par les dits gouverneur et compagnie.

Sa Majesté autorisée à accepter la cession à certaines conditions.

3. Il sera loisible aux dits gouverneur et compagnie de céder à Sa Majesté, et à Sa Majesté, par tout instrument sous son seing manuel et cachet, d'accepter la cession de toutes ou d'aucune des terres, territoires, droits, priviléges, immunités, franchises, pouvoirs et autorité quelconques accordés ou censés avoir été accordés par les lettres-patentes susdites aux dits gouverneur et compagnie dans la *Terre de Rupert*, aux termes et conditions qui seront arrêtés entre Sa Majesté et les dits gouverneur et compagnie ; pourvu, cependant, que cette cession ne soit acceptée par Sa Majesté qu'après que les termes et conditions d'après lesquels la *Terre de Rupert* doit être réunie à la Puissance du *Canada* auront été approuvés par Sa Majesté et insérés dans une adresse

des deux chambres du parlement du *Canada* à Sa Majesté, conformément à la 146e section de l'acte de l'*Amérique Britannique du Nord*, 1867, et que cette cession ou acceptation sera nulle et de nul effet, si, dans le cours d'un mois à compter de la date de l'acceptation, Sa Majesté, par un ordre en conseil en vertu des dispositions de l'acte en dernier lieu cité, n'admet pas la *Terre de Rupert* dans la Puissance; et pourvu, en outre, que par ces conditions aucune charge ne sera imposée sur le fonds consolidé du Royaume-Uni.

Extinction des droits de la compagnie.

4. Lors de l'acceptation par Sa Majesté de cette cession, tous les droits de gouvernement et de propriété, et tous autres priviléges, immunités, franchises, pouvoirs et autorité quelconques accordés ou censés avoir été accordés par les dites lettres-patentes aux dits gouverneur et compagnie dans la *Terre de Rupert*, et qui auront été cédés, cesseront absolument d'exister ; mais rien dans le présent acte n'empêchera les dits gouverneur et compagnie de continuer à faire la traite et le commerce dans la *Terre de Rupert* ou ailleurs.

Sa Majesté pourra admettre la terre de Rupert dans l'Union.

5. Par tout ordre ou ordres en conseil, comme ci-haut, et sur adresses des deux chambres du parlement du *Canada*, il sera loisible à Sa Majesté de déclarer que la *Terre de Rupert*, à compter de la date y mentionnée, sera admise dans la Puissance du *Canada* et en fera partie; et sur ce, il sera loisible au parlement du *Canada*, à compter de cette date, de faire, ordonner et établir sur la terre et le territoire ainsi admis comme susdit, toutes les lois, institutions et ordonnances, et de constituer les tribunaux et nommer les officiers que pourront exiger le maintien de la paix et le bon gouvernement des sujets de Sa Majesté et autres qui les habitent ; mais jusqu'à ce que le parlement du *Canada* en ordonne autrement, tous les pouvoirs, autorité et juridiction des divers tribunaux actuellement établis dans la *Terre de Rupert*, et leurs différents officiers, et tous les magistrats et juges de paix actuellement en fonction dans ces limites, continueront d'y être effectivement maintenus.

Juridiction des tribunaux actuels continuée.

Copies de Télégrammes.

Lord Monck au Duc de Buckingham.

Québec, 9 *septembre* 1868.

Le conseil privé désire envoyer une délégation à Londres pour prendre part au traité avec la compagnie de la Baie d'Hudson.

Il désire que les négociations avec la compagnie soient retardées jusqu'à l'arrivée des délégués à Londres.

Veuillez m'informer par le câble quand vous pourrez les recevoir.

Ils sont prêts à s'embarquer immédiatement.

(Signé,)

Monck.

Le Duc de Buckingham à Lord Monck.

Ministère des Colonies, 11 *septembre* 1868.

Les délégués chargés de s'entendre avec moi à l'égard des arrangements entre la Couronne et la compagnie devraient partir immédiatement. Je dois avoir une entrevue avec le gouverneur de la compagnie le 18, mais je ne concluerai rien avant que la délégation ne soit arrivée.

(Signé,)

Buckingham et Chandos.

Lord Monck au Duc de Buckingham.

QUÉBEC, 14 *septembre* 1868.

Pour des raisons qui se rattachent au service public, les délégués ne désirent pas quitter le Canada avant la première semaine de novembre. Cela vous convient-il ?

(Signé,)

MONCK.

Le Duc de Buckingham à Lord Monck.

MINISTÈRE DES COLONIES, 17 *septembre* 1868.

J'aurais préféré que ce fût avant.—Je ne puis retarder les négociations avec la compagnie de la Baie d'Hudson, mais il est probable que le règlement des conditions va prendre quelque temps.

(Signé,)

BUCKINGHAM ET CHANDOS.

Lord Monck au Duc de Buckingham.

QUÉBEC, 18 *septembre* 1868.

Vu votre dernière dépêche, les délégués partiront le 7 octobre pour l'Angleterre.

(Signé,)

MONCK.

Le Duc de Buckingham à Lord Monck.

MINISTÈRE DES COLONIES, 18 *septembre* 1868.

J'ai vu Kimberley et Lampson aujourd'hui.—Je crois qu'il est essentiel que quelque membre marquant de votre gouvernement, et tous les délégués, s'il est possible, soient ici pas plus tard que le 9 octobre pour conférer avec moi. La présence des délégués sera requise pendant au moins dix jours.

(Signé,)

BUCKINGHAM ET CHANDOS.

Lord Monck au Duc de Buckingham.

QUÉBEC, 22 *septembre* 1868.

Les délégués comptent partir d'ici le 3 octobre.

Ils espèrent que rien ne sera conclu avant leur arrivée en Angleterre, où ils peuvent être attendus vers le treize.

(Signé,)

MONCK.

Copie d'un rapport du comité de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 1er *octobre* 1868.

En vue de la grande importance qu'il y aurait à régler immédiatement la question de la Baie d'Hudson, et à la suite de l'adoption, par le parlement impérial, de l'acte 31 et 32 Vict. chap. 105, et conformément à la dépêche de Sa Grâce le Secrétaire d'Etat, No. 173, en date du 8 août 1868, le comité du conseil recommande qu'une délégation, composée de l'honorable Sir Geo. E. Cartier et de l'honorable W. McDougall, se rende en Angleterre pour régler les conditions de l'achat, par le Canada, de la Terre de Rupert, ces conditions devant être ratifiées par le gouverneur en conseil.

(Certifié,) WM. H. LEE, G. C. P.

MÉMOIRE.

Nous avons l'honneur d'accuser communication d'une minute du conseil en date de ce jour, nous nommant délégués en Angleterre pour régler avec le gouvernement impérial les conditions auxquelles le Canada est autorisé à acquérir la Terre de Rupert, et de vous faire connaître que nous acceptons cette mission avec beaucoup de plaisir.

Nous désirons, toutefois, attirer l'attention du comité sur les dispositions de l'acte récemment passé par le parlement impérial, " pour permettre à Sa Majesté d'accepter, à certaines conditions, la cession des terres, privilèges et droits " de la compagnie de la Baie d'Hudson, qui déclare que la Terre de Rupert, pour les fins de cet acte, " comprendra toutes les terres et territoires possédés ou réclamés comme possédés " par la compagnie.

Nous désirons aussi attirer l'attention du comité sur les dispositions de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, qui pourvoit à l'admission de la Terre de Rupert et du territoire du Nord-Ouest, ou de l'une ou l'autre de ces possessions, dans l'Union.

Les soussignés demandent respectueusement qu'on les autorise à négocier avec le gouvernement impérial l'admission du territoire du Nord-Ouest dans l'Union, y compris ou non la Terre de Rupert, selon qu'il sera jugé praticable et expédient.

(Signé,)

GEO. ET. CARTIER.
W. MCDOUGALL.

1*er octobre* 1868.

COPIE *d'un rapport du comité de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le* 1*er octobre* 1868.

Le comité a pris en considération un mémoire (daté de ce jour) de l'hon. Sir George E. Cartier, baronnet, et de l'hon. Wm. McDougall, exposant qu'ils ont reçu communication de la minute du conseil qui les nomme délégués en Angleterre pour régler avec le gouvernement impérial les conditions auxquelles le Canada est autorisé à acquérir la Terre de Rupert, et annonçant qu'ils sont prêts à accepter cette mission.

Ils attirent l'attention du gouvernement sur les dispositions de la loi récemment passée par le parlement impérial qui permet à Sa Majesté " d'accepter, à certaines conditions, la cession des terres, privilèges et droits " de la compagnie de la Baie d'Hudson, et déclare que la " Terre de Rupert," pour les fins de cet acte, " comprendra toutes les terres et territoires possédés ou réclamés comme possédés par la compagnie. "

Ils attirent aussi l'attention de Votre Excellence sur les dispositions de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, lequel pourvoit à l'admission dans l'Union de la Terre de Rupert et du territoire du Nord-Ouest, ou de l'une ou l'autre de ces possessions, et recommandent qu'on les autorise à négocier avec le gouvernement impérial l'admission du territoire du Nord-Ouest dans l'Union, y compris ou non la Terre de Rupert, selon qu'il sera jugé praticable et expédient.

Le comité recommande que l'autorisation demandée par les délégués leur soit accordée, et que si elle est approuvée par Votre Excellence, copie de cette minute soit transmise à Sa Grâce le Secrétaire d'Etat pour les colonies.

(Certifié,)

WM. H. LEE,
Greffier, C. P.

Lord Kimberley au Très-Honorable C. B. Adderley, M. P.

HOTEL DE LA BAIE D'HUDSON, LONDRES, 27 octobre 1868.

MONSIEUR,—Le comité de la compagnie de la Baie d'Hudson a reçu de Sir C. Lampson et de moi-même des compte-rendus des entrevues que nous avons eu l'honneur d'avoir avec Sa Grâce le duc de Buckingham et Chandos au sujet de la cession projetée des droits territoriaux de la compagnie au Canada, et il a sérieusement examiné jusqu'à quel point il serait justifiable de modifier les conditions proposées dans ma lettre du 13 mai, en vue de satisfaire aux objections qui y ont été faites.

Le comité croit comprendre que Sa Grâce suggère qu'au lieu de garantir à la compagnie une concession gratuite de 5,000 acres choisis par elle pour chaque étendue de 50,000 acres qui sera aliénée par le gouvernement,—tout le territoire devrait être immédiatement divisé, sur la carte, en sections, et qu'une certaine partie de chaque section serait adjugée à la compagnie d'après des règles géographiques déterminées, la compagnie devant accepter les terres qui lui écherront, quelle qu'en soit la valeur, et de plus que pour prévenir les inconvénients qui pourraient résulter de l'existence de tant d'étendues de terres incultes exemptes de taxes, les terres incultes de la compagnie ne jouiraient de cette exemption de taxes que durant une période limitée, disons vingt ans, par exemple.

Le comité regrette de ne pouvoir accepter ce mode de répartition. Une des principales raisons pour lesquelles les actionnaires accepteraient le plus volontiers les arrangements proposés serait que, d'après le plan du comité, et si, comme on l'espère, la colonisation du pays avançait rapidement sous la direction du nouveau gouvernement, la compagnie recevrait des étendues de terre de dimensions moyennes, dans le voisinage des nouveaux établissements, et possédant une valeur réelle sur le marché. Mais si le plan suggéré par le duc de Buckingham était adopté, non-seulement les terres concédées à la compagnie ne suivraient pas les progrès de la colonisation, mais encore l'on verrait tout le pays couvert d'étendues isolées de terres incultes appartenant à la compagnie, et dont plusieurs, alors même qu'elles seraient devenues disponibles pour la colonisation, devraient nécessairement rester entièrement sans valeur longtemps après l'expiration des vingt années, et si elles étaient taxées, elles constitueraient une lourde charge, au lieu d'être une somme de profit pour la compagnie.

Toutefois, le comité consentirait volontiers à ce que l'exemption de taxes sur les terres incultes de la compagnie ne fût applicable qu'à chaque étendue de 5,000 acres qu'elle pourra de temps à autre choisir, pour une période de vingt ans à partir de la date du choix qu'elle aura fait. Cela donnerait à la compagnie un temps raisonnable durant lequel elle pourrait tirer bon parti de chaque étendue, et en même temps la perspective éloignée de la taxation empêcherait que ces terres ne deviennent un obstacle au libre progrès de la colonisation.

Le comité croit devoir ajouter qu'il n'entend pas que les terres achetées par la compagnie soient comptées dans les 50,000 acres, et que le choix des terres qu'elle fera doive nécessairement impliquer que la compagnie sera tenue de supporter les frais des arpentages nécessaires pour délimiter les terres choisies, avec l'entente que la compagnie pourra faire faire ces arpentages par ses propres officiers.

Le comité consent aussi volontiers à ce que les terres concédées pour des chemins, des églises ou des écoles ne soient pas sujettes au paiement d'un chelin par acre à la compagnie, pourvu que cette exemption soit restreinte aux terres directement employées à ces fins et que les exceptions soient spécifiées dans l'arrangement avec le gouvernement pour la cession des droits de la compagnie. Le comité admet aussi qu'une exemption analogue devrait s'appliquer aux terres réservées pour les Sauvages, avec l'entente que ces réserves seront faites par le gouvernement de Sa Majesté,—comme c'est l'intention de Sa Grâce,—avant la cession du territoire de la compagnie au Canada, et que si, en aucun temps avant que le million sterling soit payé à la compagnie, ces terres sont employées ou concédées pour d'autres fins, elles deviendront sujettes au paiement d'un chelin par acre comme les autres terres.

Relativement aux terres que, d'après la demande du comité, la compagnie pourra retenir comme propriété particulière autour de ses postes et comptoirs, si l'on croit qu'une étendue de 6,000 acres dans cette partie de la Terre de Rupert qui est propre à la colonisation est trop considérable, le comité consentira à ce que le chiffre de 6,000 acres ne s'applique qu'aux postes qui ne sont pas situés dans les limites mentionnées à l'article 10 de ma lettre du 13 mai, telles que fixées dans la lettre de Sir Edmund Head en date du 11 novembre 1863, et que, dans ces limites, l'étendue de terre réservée autour de chaque poste n'excédera pas 3,000 acres, et que toutes les terres réservées seront exemptes de taxes, excepté lorsqu'elles seront en état de culture.

Enfin, le comité ne saurait nier que la stipulation par laquelle le comité aura le pouvoir de soumettre au comité judiciaire du Conseil Privé de Sa Majesté toutes les questions en litige, prête à cette objection que le Conseil Privé n'agit que comme cour d'appel, et comme il présume que le comité pourrait en appeler des décisions des cours locales au Conseil Privé, il ne croit pas devoir insister sur cette demande.

Le comité, en déclarant qu'il est prêt à faire ces modifications aux conditions qu'il avait proposées, est animé d'un désir sincère d'arriver à un arrangement avec le gouvernement de Sa Majesté ; mais il croirait manquer à son devoir s'il n'ajoutait pas qu'à l'assemblée semestrielle des actionnaires, tenue depuis ma lettre du 13 mai, on a exprimé des opinions très-énergiquement opposées à tout arrangement pour la cession des droits territoriaux de la compagnie qui n'aurait pas pour base le paiement d'une certaine somme en espèces.

Sir Edmund Head, dans les derniers paragraphes de sa lettre du 13 avril 1864, où il proposait des conditions analogues à celles que l'on discute maintenant, mais n'embrassant la cession que d'une partie du territoire de la compagnie, avouait au duc de Newcastle que le comité appréhendait de ne pouvoir convaincre les actionnaires que ces offres étaient avantageuses pour eux ; et bien que le comité ait cru devoir ne pas se départir des conditions indiquées dans ma lettre du 13 mai, et qui sont basées sur ses offres antérieures, il ne peut dissimuler à Sa Grâce qu'il prévoit une très-forte opposition, de la part des actionnaires, à un arrangement comme celui qu'il propose.

Sa Grâce se rappellera qu'à notre première entrevue, avant le départ des délégués canadiens pour l'Angleterre, Sir C. Lampson et moi-même avons insisté fortement sur ce point, et suggéré que si le Canada consentait à payer à la compagnie un million sterling en bons, ce réglement pourrait être acceptable à nos propriétaires.

Le comité partage entièrement cette opinion. Plus il considère les arrangements très compliqués proposés au lieu du paiement immédiat d'une somme d'argent, plus il est convaincu qu'il est autant de l'intérêt du Canada que de celui de la compagnie que les droits de la compagnie soient acquis moyennant une indemnité directe, et non par des paiements à terme couvrant une longue série d'années et par des concessions de terres faites en vertu de stipulations qui, bien qu'indispensables pour mettre la compagnie à l'abri de la spoliation, seraient regardées d'un mauvais œil par les colons futurs et seraient une source d'embarras pour le gouvernement colonial.

En même tems, le comité me charge de donner à Sa Grâce l'assurance que si ses conditions, telles qu'ici modifiées, sont acceptées par le gouvernement de Sa Majesté, le comité usera de toute son influence pour engager les propriétaires à les ratifier.

J'ai l'honneur, etc.,

KIMBERLEY.

Au très-honorable C. B. Adderley, M. P.,
Ministère des Colonies.

M. Adderley au Comte de Kimberley.

1er décembre 1869.

MILORD,—Je suis chargé par le duc de Buckingham et Chandos d'accuser réception de la lettre de Votre Seigneurie en date du 27 octobre, et de dire que Sa Grâce regrette que la maladie grave de M. McDougall, l'un des deux délégués du Canada, qui a empêché Sa Grâce d'entrer en communication avec lui, ait été cause du retard apporté à sa réponse.

Sa Grâce regrette que votre lettre laisse peu d'espoir d'un arrangement définitif.

Le gouvernement de Sa Majesté, par la lettre de M. Adderly, en date du 23 avril, à Sir Curtis Lampson au sujet des négociations de 1864, demandait: "Quelles conditions la compagnie accepterait, suivant les principes alors adoptés, savoir: que l'indemnité serait prise sur les produits futurs des terres et des mines d'or qui pourraient être découvertes dans la Terre de Rupert, avec réserve en faveur de la compagnie de certaines étendues de territoire?"

A cette demande, Votre Seigneurie répondit que le comité était prêt à faire les recommandations suivantes:

1. La compagnie cédera tout le territoire qu'elle occupe en vertu de sa charte, se réservant tous ses postes et comptoirs avec une superficie de 6,000 acres de terre autour de chaque poste ou comptoir, cette réserve de 6,000 acres ne s'appliquant pas, toutefois, à l'établissement de la Rivière-Rouge.

2. La compagnie aura droit à 1 chelin par acre du territoire ainsi cédé et dont le gouvernement disposera ultérieurement par vente, fermage, concession gratuite ou de toute autre manière.

3. Un quart de la somme perçue par le gouvernement pour droit d'exportation sur l'or et l'argent, sur fermage de mines d'or ou d'argent, sera payé à la compagnie, les montants indiqués dans cet article et le précédent ne devant pas former un total excédant £1,000,000 sterling.

4. Le gouvernement devra ratifier tous les titres relatifs aux terres aliénées par la compagnie à la Rivière-Rouge ou ailleurs.

5. Lorsque le gouvernement aura vendu, affermé, ou concédé 50,000 acres de terre ou qu'il en aura autrement disposé, la compagnie aura droit, pour chaque étendue de 50,000 acres, à une concession gratuite de 5,000 acres de terres incultes qu'elle sera libre de choisir.

6. Nulle taxe ne sera imposée sur les terres incultes de la compagnie, et nulle taxe exceptionnelle ne sera imposée sur les autres terres ou propriétés de la compagnie, non plus que sur ses serviteurs.

7. La question en litige au sujet des terres de la compagnie en Canada sera réglée par la concession de terres faite aux termes antérieurement convenus entre MM. Vankoughnet et Hopkins.

8. Le gouvernement canadien prendra de la compagnie, au prix coûtant et en payant, avec intérêt, les frais déjà encourus, tout le matériel pour la construction de la ligne télégraphique qui se trouve à la Terre de Rupert et dans le territoire du Nord-Ouest.

9. La compagnie aura pleine liberté de continuer à faire la traite sans être soumise à aucune taxe spéciale ou exceptionnelle.

10. Jusqu'à paiement à la compagnie de £1,000,000 sterling stipulé par les articles 2 et 3, le Canada ne devra prélever aucun droit d'exportation sur les fourrures exportées par la compagnie, ni aucun droit d'importation sur les articles importés par la compagnie dans les limites du territoire du Nord-Ouest et dans cette partie de la Terre de Rupert qui n'est pas comprise dans les limites géographiques fixées par la lettre de Sir Edmund Head en date du 13 novembre 1863, et la compagnie pourra, en outre, importer en franchise des marchandises en entrepôt dans toute partie du territoire cédé dans la région du Nord-Ouest et la partie sus-mentionnée de la Terre de Rupert.

Enfin, pour donner à la compagnie une garantie que le gouvernement canadien se conformera à ces stipulations, la compagnie aura la faculté de soumettre à la décision du comité judiciaire du conseil privé de Sa Majesté toutes les questions relatives à l'exécution de ces stipulations à l'égard desquelles la compagnie se croira lésée.

Sa Grâce répondit " qu'elle ne croyait pas pouvoir accepter, dans leur présente forme, plusieurs points des conditions ci-dessus énumérées," et aux réunions subséquentes, Sa Grâce formula de sérieuses objections au principe des stipulations de la compagnie relatives aux réserves de terres qui seront choisies de temps à autre par la compagnie, ainsi qu'à l'exemption spéciale de taxes en sa faveur, et elle exprima l'opinion que plusieurs points des autres propositions exigeaient des modifications essentielles.

Dans sa présente lettre, Votre Seigneurie déclare que la compagnie ne peut accepter certaines modifications qui se présentèrent d'elles-mêmes dans la discussion des moyens propres à satisfaire aux objections de Sa Grâce, et Votre Seigneurie énumère les changements suivants que la compagnie semblerait prête à accepter :—

1. Les terres incultes de la compagnie ne seront exemptes de taxes que pendant vingt ans à partir de la date à laquelle la compagnie en aura fait le choix.

2. Les terres achetées par la compagnie ne devront pas entrer en ligne de compte dans les étendues de 50,000 acres sur lesquelles la compagnie pourra choisir 5,000 acres.

3. La compagnie paiera les frais d'arpentage de ces étendues de 5,000 acres.

4. Les terres concédées pour chemins, églises ou écoles ne seront pas assujéties au paiement d'un chelin par acre à la compagnie.

5. La même exemption s'appliquera aux terres réservées par le gouvernement de Sa Majesté pour les Sauvages antérieurement à la cession du territoire de lacompagnie au Canada.

6. A l'égard du territoire environnant les postes, au-delà de la région désignée sous

le nom de "Zone fertile" (*fertile belt*), 6,000 acres seront concédés à la compagnie, et il n'en sera concédé que 3,000 acres dans les limites de la zone fertile.

7. Le recours au conseil privé, comme cour de première instance, sera aboli.

Sa Grâce ne saurait recommander à l'adoption du gouvernement de Sa Majesté pareils termes de cession des droits territoriaux de la compagnie. Quoiqu'il advienne du gouvernement de ce territoire, qu'il soit plus tard régi par la compagnie de la Baie d'Hudson, par le Canada ou par toute autre autorité, des dépenses annuelles considérables seront nécessaires, comme dans tous les pays nouveaux, pour l'établissement de chemins, de communications par eau, etc., etc., et pour l'arpentage.

Pour faire face à ces dépenses, la vente des terres, au début, est la ressource naturelle.

Les propositions de la compagnie priveraient le gouvernement futur de toute perspective de recevoir aucun revenu, du moins pour une période très longue.

1. La compagnie ne demande point une part dans le produit de la vente des terres, mais une somme fixe par acre, somme qui, selon toutes probabilités, dépasse ce que l'on pourrait réellement retirer de la plus grande partie de ces terres.

2. La compagnie stipule qu'elle conservera certaines réserves de terre autour de ses postes. Or, d'après la liste des postes fournie par Sir C. Lampson, ces reserves représenteraient plus de 500,000 acres de terres vraisemblablement les plus propres à la colonisation et les plus faciles à vendre, vu qu'elles avoisinent les postes établis de la compagnie, et que cette dernière les a, après une longue expérience, retenues comme les positions les plus avantageuses à la traite et aux établissements, sans compter que près de 100,000 acres de ces terres se trouvent autour des postes situés dans la région connue sous le nom de zone fertile.

3. La compagnie réclame aussi une part dans les droits sur les mines, et la ratification de tous les titres.

4. La compagnie se réserve de plus un dixième de tout le territoire, et stipule qu'elle aura ce dixième en étendues de 5,000 acres, qu'elle choisira au fur et à mesure que chaque étendue de 50,000 acres sera aliénée. Elle aura le droit de faire son choix non-seulement dans la même localité, mais partout où il lui plaira. Ainsi, dans le cas où des terres seraient aliénées sur les points élevés des Montagnes Rocheuses, au comptoir Jasper, par exemple, en vue des exploitations minières de ce district, ou sur la côte de la Baie d'Hudson ou du Labrador pour y établir des stations de pêche ou y exploiter des mines, la compagnie aurait droit de choisir une réserve proportionnelle dans telle partie de la zone fertile qu'elle jugerait le plus avantageux au point de vue de la culture ou du développement ou même comme obstacle à d'autres établissements.

De plus, ces terres devront être exemptes de taxes durant une période de 20 ans de la date à laquelle la compagnie en aura fait le choix, et les terres réservées autour des postes seront entièrement exemptes de taxes, à moins qu'elles ne soient en état de culture.

Sa Grâce ne peut accéder à ces conditions. Toutefois, Sa Grâce recommanderait au gouvernement de Sa Majesté d'effectuer une cession aux conditions suivantes :

1. L'étendue des terres réservées par la compagnie aux environs de ses postes variera suivant l'importance de chaque poste, mais, dans tous les cas, elle ne devra point excéder 6,000 acres en tout pour un poste, y compris les terres cultivées ou en état de culture qui sont actuellement occupées, et dans les limites de la zone fertile elle ne devra jamais excéder 3,000 acres pour les postes principaux, et 500 acres pour les postes secondaires, le reste des terres devant être délimité de manière à ne point comprendre de grèves de rivières, sentiers, chemins ou portages.

2. La compagnie recevra un quart de toutes les recettes provenant des terres. Si des concessions gratuites sont faites pour autre chose que des fins publiques, les terres ainsi concédées seront considérées comme ayant été vendues un chelin l'acre.

3. Un quart de la somme reçue par le gouvernement pour droit d'exportation sur les produits des mines d'or ou d'argent, ou pour permis d'exploitation de mines d'or ou d'argent, sera payé à la compagnie, le montant à recevoir en vertu de cet article et du précédant étant conjointement limité à une somme totale de £1,000,000 sterling.

4. Le gouvernement impérial devra ratifier tous les titres de terres aliénées par la compagnie sur le territoire de la Rivière-Rouge ou ailleurs.

5. La compagnie pourra choisir 5 lots, de pas moins de 200 acres chacun, dans chaque township délimité, en payant au *pro rata* le prix de l'arpentage.

6. Aucune taxe exceptionnelle ne sera imposée sur les terres, le commerce ou les employés de la compagnie.

7. La compagnie aura pleine liberté de continuer à faire la traite.

8. La compagnie aura droit aux mêmes réserves autour de ses postes du territoire du Nord-Ouest.

9. Les lignes frontières entre le Canada et la Baie d'Hudson seront définies, et celles entre la Baie d'Hudson et le territoire du Nord-Ouest seront définies par une frontière naturelle ou géographique déterminée d'un commun accord.

10. Les terres incultes ne seront sujettes à aucune taxe tant qu'elles ne seront pas arpentées et bornées.

11. Lorsque le Canada aura payé £1,000,000 sterling, en espèces, conformément à l'article 3, ou aura éteint cette dette en la payant ou la commuant, à la satisfaction de la compagnie, les droits de la compagnie, quant au choix de lots, aux droits de régale, ainsi qu'à une part dans les revenus provenant des terres, cesseront d'exister.

12. Toutes les terres que le gouvernement de Sa Majesté jugera nécessaire de réserver pour la population indigène ne seront pas comprises dans cet arrangement, et la compagnie n'aura droit à aucune part du revenu provenant de ces terres, à aucun droit de régale, ni au choix de terres mentionné dans les articles précédents, si ce n'est quant aux portions de ces terres, s'il en est, qui, avec le consentement de la couronne, seront affectées à d'autres fins qu'au bénéfice de la population indigène.

Si ces conditions sont acceptées, le gouvernement de Sa Majesté sera dès lors prêt à conclure un arrangement et à le recommander au gouvernement canadien ; mais si la compagnie rejette ces conditions, le gouvernement de Sa Majesté ne se considèrera comme nullement engagé par les offres antérieurement faites.

J'ai l'honneur, etc.,
(Signé,) C. B. ADDERLEY.

Au Comte de Kimberley.

Sir F. Rogers à Sir George E. Cartier.

Downing Street, 30 décembre 1868.

MONSIEUR.—Je suis chargé par le comte de Granville de vous transmettre copie d'une lettre que Sa Seigneurie a reçue du vice-président de la compagnie de la Baie d'Hudson, qui a trait à certaines démarches faites avec l'autorisation du gouvernement canadien et dans lesquelles la compagnie croit pressentir un empiétement sur ses droits territoriaux.

Sa Seigneurie sera heureuse de recevoir de vous ou de M. McDougall toutes les explications que vous pourrez lui donner sur les démarches faites par le gouvernement canadien.

Je suis, Monsieur, etc., etc.
(Signé,) FREDERIC ROGERS.

Sir George E. Cartier, Bart.

Le Sous-Gouverneur de la compagnie de la Baie d'Hudson à Sir F. Rogers.

HOTEL DE LA BAIE D'HUDSON,
Londres, 22 décembre 1868.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser, pour l'information du très-honorable Secrétaire d'Etat pour les colonies, des extraits de lettres récemment reçues du gouverneur MacTavish, et datées de Fort Garry, établissement de la Rivière-Rouge, le 10 octobre et le 11 novembre, par lesquels il appert que le gouvernement canadien, par l'intermédiaire d'un agent envoyé à la Rivière-Rouge par le commissaire des travaux publics, a signifié son intention de construire une route depuis le Fort Garry jusqu'au lac des Bois, traversant le territoire de la compagnie. Pour exécuter ce projet, il faudra nécessairement empiéter sur le territoire qui est la propriété absolue de la compagnie.

Le comité ne peut voir en cela qu'un procédé étrange et injustifiable, d'autant plus que des négociations sont commencées dans le but de céder au Canada le territoire de la compagnie. Cet empiétement n'est autre chose qu'un envahissement réel du territoire de

la compagnie par un gouvernement qui a toujours contesté et conteste encore les droits de la compagnie sur ce territoire.

Le comité sollicite donc l'intervention du gouvernement de Sa Majesté, mais il s'empresse de déclarer, en même temps, que toute demande du gouvernement de Sa Majesté ou du gouvernement canadien, en vue de la construction de cette route, sera favorablement accueillie.

J'ai l'honneur, etc.,

C. M. LAMPSON,
Sous-Gouverneur.

Sir Frederick Rogers, Bart., etc., etc., etc.,
Ministère des Colonies.

Extraits de lettres du Gouverneur MacTavish à W. G. Smith, Ecuier, Secrétaire, datées du Fort Garry, établissement de la Rivière-Rouge, le 10 *octobre et le* 11 *novembre* 1868.

10 Octobre. — " On m'informe que le gouvernement canadien a expédié sous la " charge d'un M. Snow une quantité de provisions que M. Snow demande, par lettre à " l'un de nos marchands, de faire transporter à partir de Georgetown, annonçant en outre " que le 15 courant ces provisions seront à Georgetown. Bien que M. Snow n'en dise " rien, la rumeur veut qu'il soit envoyé pour surveiller la construction d'une route caros- " sable depuis le Fort Garry jusqu'au lac des Bois, et que les provisions qu'il apporte " serviront à payer la main-d'œuvre."

11 Novembre.—" M. Snow qui, comme je vous l'ai précédemment écrit, est attendu " ici et doit surveiller la construction d'une route depuis le Fort Garry jusqu'au lac des " Bois, dans le but d'ouvrir une communication directe avec le Canada, est arrivé il y a " quelque temps et se préprare à commencer ses opérations. Il a apporté des provisions " avec lesquelles il se propose de payer la main-d'œuvre dans la construction de la " route. A son arrivée ici, il est venu me montrer les instructions qu'il tient du commis- " saire des travaux publics. Elles ne contiennent rien d'important, sauf un paragraphe " où le commissaire exprime l'espoir que l'agent de la compagnie n'entravera aucunement " les opérations de M. Snow et laissera la question à la décision du gouvernement " impérial. Les provisions sont actuellement très rares et la population est, en conséquence, " satisfaite de l'arrivée de M. Snow. Pour ces deux raisons, et bien que je n'aie point " d'instructions à cet égard, j'ai cru devoir accéder au désir du commissaire des travaux " publics et n'ai point jugé opportun de protester contre la mission de M. Snow."

Sir George E. Cartier et M. McDougall à Sir F. Rogers.

HÔTEL DU PALAIS DE WESTMINSTER,
Londres, 16 janvier 1869.

MONSIEUR,—Nous avons l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 30 décembre, et des pièces qui l'accompagnent, nous informant que vous êtes chargé par le comte de Granville de nous transmettre copie d'une lettre adressée à Sa Seigneurie par le vice-président de la compagnie de la Baie d'Hudson, au sujet de certaines démarches faites avec l'autorisation du gouvernement canadien et dans lesquelles la compagnie croit pressentir un empiétement sur ses droits territoriaux.

Vous ajoutez que Sa Seigneurie sera heureuse de recevoir toutes les explications que nous pourrons lui donner sur les démarches faites par le gouvernement canadien.

Nous avons lu la lettre du vice-pésident et les extraits des lettres du gouverneur MacTavish, et nous sommes heureux de pouvoir fournir à Votre Seigneurie, au sujet des plaintes de la compagnie de la Baie d'Hudson, des explications qui, nous en avons l'espoir, seront jugées satisfaisantes.

1. Au mois de septembre dernier, le gouvernement canadien reçut des informations précises qu'en conséquence de la destruction complète de leurs récoltes par les sauterelles,

les habitants de l'établissement de la Rivière-Rouge, comptant probablement de 12,000 à 15,000 âmes, étaient, aux approches de l'hiver, menacés de la famine.

2. Des appels aussi pressants que nombreux avaient déjà été faits au public canadien dans les journaux et par des ecclésiastiques et autres personnes au fait des besoins de l'établissement. Le très-révérend Robert Machray, évêque de la Terre de Rupert, membre du conseil d'Assiniboïa, et, à ce dernier titre, représentant de la compagnie, vint à Ottawa pour insister auprès du gouvernement canadien sur l'extrême urgence d'envoyer de prompts secours afin de détourner la calamité dont cet établissement était menacé.

3. Autant que le gouvernement canadien a pu s'en assurer, la compagnie de la Baie d'Hudson n'avait pris aucune mesure pour fournir des provisions, et sachant que quelques jours de retard, à cette saison, pouvaient rendre impossible le transport des provisions à la Rivière-Rouge, en temps opportun, le gouvernement canadien accorda immédiatement une somme de vingt mille piastres ($20,000) pour la construction d'une route devant relier le lac des Bois au Fort Garry. Le ministre des travaux publics (l'un des soussignés) fut chargé d'appliquer la plus grande partie de cette somme à l'achat de provisions qui devaient être expédiées aussi rapidement que possible à la Rivière-Rouge et offertes aux colons, non point à titre d'aumône, mais comme paiement de leur travail dans une entreprise publique exécutée dans leur voisinage, et destinée à leur fournir de précieux avantages.

4. Un agent de confiance et expérimenté se rendit immédiatement à St. Paul, Minnesota, et parvint à expédier une grande quantité de provisions avant la clôture de la navigation. Un second envoi fut transporté jusqu'au Fort Abercrombie, poste américain du territoire de Dakota, d'où l'on pourrait l'expédier à la Rivière-Rouge de bonne heure au printemps.

5. Depuis leur arrivée en Angleterre, les soussignés ont appris que l'agent du gouvernement s'était,—conformément à ses instructions,—abouché avec les autorités locales dès son arrivée au Fort Garry; que celles-ci avaient approuvé l'objet de sa mission et promis de lui donner assistance; que ces secours opportuns avaient fait naître, dans toute la colonie, un sentiment de joie et de gratitude; et qu'enfin l'agent, suivi d'un parti considérable de travailleurs, s'était rendu à la limite de la région des prairies, à trente milles du Fort Garry, dans la direction du lac des Bois, et avait commencé la construction de la route.

6. L'objet immédiat du gouvernement canadien, en prenant l'initiative des démarches dont on se plaint, était de fournir des aliments à toute une population qui, aux approches d'un hiver rigoureux, allait se trouver durant six mois en proie à la famine, dans une contrée aussi étendue que sauvage, sans chemins et sans aucun moyen de communication avec le reste du monde, et d'offrir ces secours de la manière la plus acceptable à une population indépendante et fière, c'est-à-dire, en échange de son travail. On croyait en outre que la compagnie de la Baie d'Hudson verrait d'un bon œil une entreprise qui, une fois achevée, mettrait à l'abri de pareilles calamités les populations répandues sur son territoire. Au nom du gouvernement canadien, nous nions qu'il y ait eu "empiètement," ou que nous ayons agi dans cette affaire en vue d'influencer ou d'entraver les négociations entamées, avec l'autorisation du parlement impérial, pour la cession des territoires du Nord-Ouest et de la Terre de Rupert à la confédération canadienne.

Les explications précédentes suffiraient peut-être pour mettre le comte de Granville à même de répondre à la plainte formulée par la compagnie de la Baie d'Hudson contre le gouvernement canadien, mais les soussignés prendront la liberté d'ajouter une ou deux observations, à leurs yeux provoquées et rendues justifiables par cette demande étrange d'une "intervention du gouvernement de Sa Majesté." Si la compagnie de la Baie d'Hudson, qui réclame la propriété et le gouvernement du territoire sur lequel elle prétend que nous voulons "empiéter," eût accompli le premier devoir d'un gouvernement envers ses populations en leur fournissant des moyens faciles de communication avec le reste du monde, si encore elle se fût montrée prête à détourner de ces populations la calamité dont elles étaient ménacées en leur expédiant les provisions indispensables avant la clôture de la navigation, le gouvernement canadien eût été heureux de pouvoir admettre que l'intérêt public et la cause de l'humanité ne réclamaient ni ne justifiaient son intervention.

Le sous-gouverneur de la compagnie de la Baie d'Hudson affirme que la région située

entre le Lac des Bois et la Rivière-Rouge est "la pleine propriété de la compagnie;" il ajoute que le prétendu "empiètement" dont le gouvernement canadien se rend coupable en expédiant des provisions aux colons dans la détresse et les aidant à construire une route qui leur assure immédiatement de précieux avantages, et les met, pour l'avenir, à l'abri de la famine, n'est "autre chose qu'un envahissement réel du territoire de la compagnie." En négligeant de relever cette double assertion, la compagnie pourrait s'en prévaloir comme étant une nouvelle preuve ou admission des droits de la compagnie sur cette partie du continent. En conséquence, nous prendrons la liberté de rappeler à Votre Seigneurie que, d'après l'acte constitutionnel de 1791, les frontières du Haut-Canada, au Nord et à l'Ouest, comprennent "tout le territoire à l'Ouest et au Sud de la ligne frontière de la Baie d'Hudson, jusqu'au point le plus extrême de la région communément appelée le Canada." Quels que soient les doutes qui puissent exister quant au sens des mots "le point le plus extrême" du Canada sous la domination française, une étude impartiale des documents relatifs à cette question, démontre d'une manière positive que ces mots couvraient et comprenaient la région située entre le lac des Bois et la Rivière-Rouge.

Le gouvernement canadien n'admet donc pas, mais au contraire, il nie et a toujours nié que la compagnie eût d'autres droits que ceux de premier occupant (*squatter*) sur le territoire à travers lequel la route dont elle se plaint est en voie de construction.

Nous avons l'honneur, etc.,

[Signé,] G. E. Cartier,
Wm. McDougall.

Sir Frederic Rogers, Bart., etc.,
Ministère des Colonies.

Lettre de Sir Stafford H. Northcote à Sir Frederic Rogers, Baronnet.

Hotel de la Baie d'Hudson,
Londres, 2 Février 1869.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 28 janvier, adressée au sous-gouverneur de cette compagnie, contenant une communication de Sir G. Cartier et M. McDougall, au sujet des récentes mesures adoptées par le gouvernement canadien relativement à la construction d'une route, à travers le territoire de la compagnie, entre le Fort Garry et le lac des Bois.

Après la déclaration formelle contenue dans la lettre de Sir Curtis Lampson, en date du 22 décembre, que la compagnie, tout en protestant contre tout empiètement sur son territoire, était prête à recevoir favorablement toute demande de permission de construire cette route, soit de la part du gouvernement impérial, soit de celle du gouvernement canadien, le comité croit inutile de discuter la plus grande partie de la lettre des ministres canadiens. Il ne s'oppose pas à ce que la route soit construite, mais seulement à ce qu'elle soit entreprise par le gouvernement canadien comme de droit, tout comme si le territoire à travers lequel elle doit passer était canadien. Une pareille démarche, prise dans un moment où des négociations se poursuivent pour la cession des possessions de la compagnie au Canada, et adoptée par un gouvernement qui conteste ouvertement son titre à cette partie de ces possessions, ne pouvait être passée sous silence sans que la compagnie dérogeât à ses droits. Le gouvernement canadien lui-même semble l'avoir compris. M. MacTavish dit que l'agent de ce gouvernement (M. Snow), en arrivant à la Rivière-Rouge, lui communiqua les instructions qu'il avait reçues du Commissaire des Travaux Publics du Canada, contenant l'expression de "l'espoir de la part du commissaire que l'agent de la compagnie n'entraverait aucunement les opérations de M. Snow, mais qu'il laisserait la question à la décision du gouvernement impérial." Alors, le gouverneur MacTavish permit avec raison à M. Snow de commencer ses opérations; et, en ce qui regarde cette compagnie, aucune entrave n'a été ou ne sera offerte à l'exécution de ces travaux.

S'il valait la peine de discuter cette partie de la lettre des ministres canadiens qui a rapport aux circonstances sous lesquelles la construction de cette route fut ordonnée, le comité serait en mesure de démontrer que la compagnie n'a en rien manqué à son devoir envers la colonie, mais qu'elle a pris de promptes mesures pour venir au secours de ses

habitants, et qu'elle a fourni de fortes sommes, tant en dons directs qu'en souscriptions recueillies sous ses auspices à cet effet, à une époque antérieure au crédit voté par le gouvernement canadien pour la construction de la route. Elle pourrait aussi faire voir comme quoi le délai qui a eu lieu dans l'ouverture de communications et dans le développement par d'autres moyens des ressources de l'Etablissement de la Rivière-Rouge, est dû aux entraves qui lui ont été imposées par le gouvernement impérial à la demande du Canada, et non pas à aucune négligence ou indifférence de sa part.

Mais le comité désire éviter tout faux-fuyant, et en conséquence il me charge de réitérer au comte de Granville la plainte précise qu'il a à faire. C'est ceci :—pendant que des négociations se poursuivent pour l'acquisition de son territoire par le Canada, le gouvernement canadien cherche à exercer des droits de propriété sur une partie de ce territoire, à l'exclusion de la compagnie et au préjudice de son titre. Et il le fait en vertu d'une ancienne réclamation qu'il a fréquemment produite, que la compagnie a invariablement contestée, se déclarant prête à la faire décider par les tribunaux, et que le gouvernement de Sa Majesté, agissant d'après l'avis de différents jurisconsultes de la couronne, a refusé de reconnaître.

Le gouvernement canadien n'a jusqu'ici montré aucune disposition à soumettre sa réclamation à l'épreuve d'une décision judiciaire, et en l'absence d'une pareille décision, le comité considère qu'il n'est pas déraisonnable de demander que l'on respecte la possession non-ininterrompue du territoire de la compagnie pendant deux siècles, et les nombreuses et puissantes opinions légales qui ont de temps à autre été données en sa faveur.

En en appelant à l'appui du comte de Granville en cette affaire, au lieu d'entrer en controverse avec le Canada, ou de prendre des mesures légales pour faire respecter les droits de la compagnie, le comité a été mu par le désir d'agir autant que possible d'accord avec les vues et désirs du gouvernement de Sa Majesté, ainsi qu'il s'est efforcé de le faire dans tout le cours des négociations pendantes pour l'établissement d'une forme régulière de gouvernement à la Rivière-Rouge. Il désire donc respectueusement, mais avec confiance, réclamer l'appui et la protection du ministre des colonies contre tout empiètement sur les droits de la compagnie qui peut avoir été encouragé ou facilité par la ligne de conduite qu'il a adoptée afin de satisfaire aux désirs du ministre des colonies.

J'ai l'honneur d'être, etc.

STAFFORD H. NORTHCOTE.

Sir Frederic Rogers, Baronnet.

Sir S. Northcote à Sir F. Rogers.

HÔTEL DE LA BAIE D'HUDSON,
13 *janvier* 1869.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous apprendre, pour l'information du comte de Granville, que mardi, le 15 courant, j'ai été élu, par les actionnaires de cette compagnie, à la charge de gouverneur laissée vacante par la résignation du comte de Kimberley.

Je dois maintenant vous écrire en réponse à la lettre de M. Adderley, en date du 1er décembre 1868, lettre qui fut reçue par mon prédécesseur la veille de sa résignation et à laquelle, en conséquence, le comité n'a pu répondre plus tôt.

Avant de faire aucune observation sur les différents points discutés dans la lettre de M. Adderley, je suis chargé d'assurer le comte de Granville que le comité persévère dans son vif désir de réaliser l'objet en vue duquel la compagnie a été réorganisée il y a cinq ans et demi, savoir : l'établissement graduel des portions de ce territoire propres à la colonisation ; que le comité adhère à l'opinion exprimée dans sa résolution du 28 août 1863, savoir : que le temps est venu où l'autorité exécutive et judiciaire sur l'établissement de la Rivière-Rouge et la portion S.-O. de la Terre de Rupert, doit être confiée à des officiers tenant cette autorité directement de la couronne ; enfin, que le comité accepte avec empressement la décision du gouvernement de Sa Majesté que M. Adderley lui a communiquée dans sa lettre du 28 avril 1868, savoir : que tout le territoire de la compagnie devrait, à des conditions raisonnables, être réuni à la confédération canadienne et placé sous l'autorité du parlement canadien.

Conformément aux intentions du gouvernement de Sa Majesté, telles qu'exprimées dans la lettre de M. Elliott en date du 23 janvier 1867, le comité a refusé d'encourager des propositions qui lui ont été faites par des particuliers pour l'achat de portions du territoire de la compagnie en vue de les coloniser, et il a tenu toute la question en suspens durant la période où se négociait la confédération des provinces de l'Amérique Britannique du Nord. Durant cette période, la compagnie n'a pris aucune mesure pouvant donner lieu à de nouvelles complications ou de nature à créer des entraves à l'admission de son territoire dans la confédération canadienne lorsque le moment en serait venu; et quand le comité fut informé, par la lettre de M. Adderley, en date du 23 avril, que le parlement canadien avait voté une adresse à Sa Majesté sur le sujet, et fut prié d'indiquer les termes que la compagnie serait prête à accepter, sur la base des négociations interrompues en 1864, le comité n'a pas hésité à se rendre au désir du gouvernement.

C'est donc avec surprise autant qu'avec regret que la compagnie a appris, par la lettre en question, que les conditions proposées par elle, bien que strictement conformes aux bases adoptées en 1864, sont considérées par le gouvernement de Sa Majesté comme inadmissibles et ne laissant que peu d'espoir d'en arriver à un arrangement. Elle trouve, par exemple, que la stipulation d'après laquelle la compagnie devrait recevoir un chelin par chaque acre des terres ultérieurement vendues, stipulation qui fut originairement suggérée au comité par Sa Grâce feu le duc de Newcastle, dans la lettre de M. Fortescue en date du 11 mars 1864, et qui n'a jamais été mise en question jusqu'à présent, est aujourd'hui le premier point auquel on objecte. On soulève également des objections contre plusieurs autres propositions depuis longtemps soumises au gouvernement, tandis qu'on ne mentionne aucunement celles qui sont faites pour la première fois, en vue de protéger le commerce de la compagnie, et qu'on laisse ignorer au comité si elles sont admissibles ou non.

Le comité, bien qu'embarrassé jusqu'à un certain point par ce changement apparent dans le caractère de la correspondance, me charge de faire les observations suivantes sur quelques-unes des remarques contenues dans la lettre de M. Adderley, afin qu'il ne puisse y avoir de malentendu sur les propositions de la compagnie.

Le comité sait bien, comme le dit M. Adderley dans sa lettre, que pour ouvrir cette contrée à la colonisation, des dépenses annuelles considérables devront être encourues, et que, pour y subvenir, la vente des terres, dès le début, est la ressource naturelle ; mais il ne peut concevoir sur quoi on se base pour alléguer que ses propositions priveraient le futur gouvernement du territoire cédé de "toute perspective de recevoir aucun revenu, du moins pour une période très longue."

La seule partie du territoire sur laquelle il pourrait dès le début se former des établissements importants, est celle qui est désignée sous le nom de "zone fertile." Des personnes désintéressées qui ont traversé cette région affirment positivement qu'une grande partie de ces terres ne le cède en rien, sous le rapport de la qualité et des avantages du climat, au territoire avoisinant des Etats-Unis, qui forme l'Etat du Minnesota, et l'on a fait observer avec raison que cette région, composée principalement de prairies, pourra, sans travaux considérables, être rendue propre à la culture. Mais le comité apprend que, dans l'Etat du Minnesota, le prix des terres varie de cinq chelins à un louis l'acre. Le comité pense donc que le paiement d'une somme fixe d'un chelin par acre, proposé par le duc de Newcastle et accepté par la compagnie comme base d'indemnité, ne saurait être regardé comme excessif en ce qui a rapport aux terres vendues dans les limites fixées par la lettre de Sir Edmund Head, en date du 11 novembre 1863.

Quant à toute portion des terres qui pourront être vendues en dehors de ces limites, le comité regarde comme très-improbable que ces ventes aient lieu pour d'autres fins que l'exploitation des mines, auquel cas il serait difficile d'admettre que le paiement d'un chelin par acre serait excessif. Afin d'éviter tout désagrement et de prévenir tout différend, le comité avait proposé qu'il fût payé à la compagnie une somme fixe d'un chelin par acre sur toutes les ventes partout où elles auraient lieu, et il croit qu'en fin de compte cet arrangement eût été plus avantageux au Canada que celui que propose M. Adderley.

M. Adderly fait observer ensuite, relativement à la proposition de lord Kimberley, que la compagnie devait conserver certaines réserves autour de ses postes, et que ces réserves se monteraient à plus de 500,000 acres. Toutefois, lord Kimberley et le sous-gouverneur ont déclaré, dans une entrevue à ce sujet avec le duc de Buckingham, que le

comité était prêt à limiter ces réserves aux étendues définies par la lettre de Sir Edmund Head en date du 11 novembre 1863 ; qu'il était prêt à convenir que l'étendue de ces réserves dépendrait de l'importance des postes dont elles formeraient partie, et ne devraient, en aucun cas, excéder 3,000 acres. La quantité totale des terres réservées par la compagnie, en vertu de cet arrangement, n'excéderait pas 50,000 acres. Le comité ne saurait accepter à l'égard de ces réserves, l'exclusion absolue des "grèves de rivières, ou des sentiers, chemins ou portages," qui leur enlèverait toute valeur ; cependant, le comité est prêt à considérer toute restriction raisonnable de ces avantages spéciaux.

Quant au droit de la compagnie de choisir des terres proportionnellement aux quantités vendues de temps à autre par le gouvernement, le comité désire appeler l'attention de lord Granville sur les raisons données dans la lettre de Sir Edmund Head en date du 13 avril 1864, en faveur de l'adoption de ce mode de réserves de préférence à celui qui consisterait à "réserver d'avance un nombre d'étendues isolées de terres incultes, disséminées sur la surface de la colonie et propres à empêcher le libre courant de la colonisation dans le territoire." La proposition du comité n'avait trait qu'aux ventes dans la zone fertile, et jamais il n'a songé aux éventualités mentionnées dans la lettre de M. Adderley. Toutefois, pour éviter tout différend sur ce point, le comité aurait été prêt à restreindre le droit de la compagnie, quant au choix, aux terres vendues ou cédées dans les limites fixées par Sir Edmund Head, pourvu qu'il fût connu qu'aucune cession n'aurait lieu en dehors de ces limites, si ce n'est pour des fins publiques, ou pour la poursuite *bonâ fide* d'opérations agricoles ou minières. Relativement à la proposition de M. Adderly, que le choix devrait être limité à cinq lots de 200 acres chacun dans chaque township délimité, le comité doit faire observer que cette proposition doit dépendre de l'étendue du township, laquelle n'est nullement indiquée.

Le comité adhère à l'opinion, que dans les circonstances particulières de la cession projetée du territoire de la compagnie, il serait raisonnable que ses terres incultes fussent, pour une période limitée, exempte de taxes, afin de lui faciliter les moyens de les mettre avantageusement en culture.

Le comité observe que M. Adderley ne fait aucune allusion à la dixième stipulation contenue dans la lettre de lord Kimberley en date du 13 mai, savoir : que "jusqu'à paiement à la compagnie de £1,000,000 sterling stipulé par les articles 2 et 3, le Canada "ne devra prélever aucun droit d'exportation sur les fourrures exportées par la compagnie, "ni aucun droit d'importation sur les articles importés par la compagnie dans les limites "du territoire du Nord-Ouest et dans cette partie de la Terre de Rupert qui n'est pas comprise "dans les limites géographiques fixées par la lettre de Sir Edmund Head en date du 13 novembre 1863." Ceci est un point auquel le comité attache une grande importance. Si le gouvernement canadien eût proposé un achat direct du territoire de la compagnie, en payant de suite le prix convenu, la compagnie eût naturellement accepté sa juste part des charges que l'annexion aurait pu entraîner. Mais si le gouvernement canadien doit retenir le prix d'achat jusqu'à ce qu'il ait vendu 20,000,000 d'acres de terre ou réalisé une somme considérable sur les produits de l'exploitation des mines, il est raisonnable qu'il y ait également suspension des charges fiscales qui tomberaient presque exclusivement sur le trafic de la compagnie. Autrement, il pourrait arriver que, si le gouvernement canadien négligeait ou devenait incapable de coloniser ce territoire, la compagnie serait dans l'obligation de fournir au trésor colonial des contributions très lourdes sans en retirer le moindre profit. Pour montrer à quel inconvénient la compagnie pourrait être exposée si le gouvernement colonial n'était pas restreint dans son pouvoir d'imposer des taxes, je puis faire observer que, d'après le tarif canadien actuel, les droits sur la valeur des importations seules de la compagnie s'élèveraient à environ £20,000 par an, tandis que le droit d'exportation qui pourrait être imposé sur les fourrures serait encore plus désavantageux pour elle. Le comité espère que lord Granville, admettra que la compagnie a raison de prendre ses précautions contre pareille éventualité.

Le comité m'a chargé de soumettre ces explications de ses propositions à Lord Granville, afin de montrer qu'il a fait tout en son pouvoir pour se conformer au désir exprimé par le gouvernement de Sa Majesté, savoir : que le comité lui fournisse un projet fondé sur les bases des négociations de 1864. Toutefois, le comité n'a pas manqué de s'apercevoir, dès le début de la longue correspondance échangée avec le gouvernement, que ces bases soulèveraient nécessairement de nombreuses difficultés ; et ce fait a été démontré d'une

manière plus évidente depuis que les négociations commencées entre la compagnie et le gouvernement de Sa Majesté sont virtuellement devenues des négociations entre la compagnie et le gouvernement du Canada. Le comité ne peut se dissimuler le danger que des arrangements si compliqués, et qui peuvent donner lieu à tant de discussions, dans l'avenir, ne mettent la compagnie en antagonisme avec le gouvernement du Canada et n'amène un état de choses préjudiciable non-seulement aux intérêts de la compagnie, mais encore au pays en général. La compagnie désire sincèrement coopérer avec le gouvernement canadien pour coloniser, développer et améliorer les territoires qu'elle occupe depuis si longtemps, et elle croit que si des arrangements convenables sont faits, elle pourra considérablement aider les autorités canadiennes sous ce rapport. Le comité croit que si l'on pouvait arriver à un arrangement plus simple que celui que l'on discute depuis quelque temps, et si le gouvernement canadien était prêt à acheter immédiatement le territoire en payant la somme fixée ou en émettant des bons, cela amènerait un résultat beaucoup plus satisfaisant que des controverses prolongées sur les détails du projet dont on s'occupe.

Si lord Granville est de cet avis, et si Sa Seigneurie juge à propos de recommander une proposition de cette nature aux délégués canadiens, le comité sera heureux de se mettre en communication avec lui à ce sujet.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé,) STAFFORD H. NORTHCOTE,
Gouverneur.

Sir Frederic Rogers, Bart.,
Ministère des Colonies.

Sir F. Rogers à Sir G. Cartier et M. McDougall.

DOWING STREET, 18 *janvier* 1869.

MESSIEURS.—Je suis chargé par le comte de Granville de vous transmettre, afin que vous puissiez y faire les observations qu'il vous plaira, la copie ci-jointe d'une lettre de la compagnie de la Baie d'Hudson en réponse aux propositions qui lui ont été faites par le duc de Buckingham et Chaudos, dans la lettre de ce département en date du 1er décembre dernier, à propos de la cession projetée à la couronne des droits territoriaux de la compagnie dans l'Amérique Britannique du Nord.

J'ai l'honneur d'être, etc.

FREDERIC ROGERS.

Sir G. E. Cartier, Baronnet,
W. McDougall, Ecr., C. B.

Sir Geo. E. Cartier et M. McDougall à Sir F. Rogers.

(*Confidentiel.*)

HOTEL DU PALAIS DE WESTMINSTER,
LONDRES, 8 février 1869.

MONSIEUR,—Nous avons l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 18 du mois dernier, renfermant une copie de la lettre de Sir Stafford Northcote du 13 du même mois, en réponse aux propositions faites à la compagnie de la Baie d'Hudson pour la cession à la couronne de ses droits territoriaux dans l'Amérique Britannique, par Sa Grâce le duc de Buckingham et Chandos, dans la lettre de M. Adderley en date du premier décembre dernier.

Vous dites que lord Granville nous a fait transmettre ce document pour que nous fassions toutes les observations qu'il nous plairait d'offrir à ce sujet.

Nous apprécions grandement la courtoisie et la bienveillance manifestées par Sa Seigneurie en nous envoyant une copie de la lettre de Sir Stafford Northcote avec invitation d'exprimer nos vues sur ce sujet, mais, réflexion faite, nous avons cru convenable de nous abstenir de formuler notre opinion sur des propositions nouvelles et indéfinies avant que de connaître l'avis partagé par Sa Seigneurie elle-même à cet égard, ou la politique que les conseillers de Sa Majesté se proposent d'adopter en ce qui regarde la question générale.

A une entrevue qu'il a daigné nous accorder le 26 du mois dernier, lord Granville a exprimé sa préférence en faveur d'un mode moins compliqué de régler la question de la Baie d'Hudson que celui proposé par le duc de Buckingham et Chandos; et il nous a demandé de lui communiquer nos observations sur la réponse de Sir Stafford Northcote et spécialement sur la proposition qui termine sa lettre, savoir: que le gouvernement canadien complétera immédiatement l'achat du territoire par le paiement d'une somme d'argent ou par la remise de bons.

Comme nous avons eu peu d'occasions de conférer avec Sa Seigneurie depuis son entrée en charge, il sera peut-être convenable, avant de considérer la lettre de Sir Stafford Northcote, d'établir la position du gouvernement canadien telle que nous voulons qu'elle soit comprise dans cette négociation.

L'acte de l'Amérique Britannique du Nord de 1867 affirme l'opportunité d'unir sous un seul gouvernement toutes les colonies, provinces et territoires de l'Amérique Britannique du Nord. Trois provinces entrèrent immédiatement dans l'Union, et la section 146ème pourvoit à l'admission dans l'Union des autres colonies, à la suite d'adresses présentées à Sa Majesté par leurs législatures respectives et par le parlement du Canada. Les territoires du Nord-Ouest et la Terre de Rupert, ou l'une ou l'autre de ces possessions, peuvent être admis à la suite d'une adresse du parlement canadien seulement, aux conditions énoncées dans l'adresse et approuvées par Sa Majesté:

Conformément à la politique du parlement impérial ainsi nettement tracée, le parlement canadien, à sa première session sous la nouvelle constitution, résolut de présenter une adresse à Sa Majesté demandant l'incorporation du territoire du Nord-Ouest et de la Terre de Rupert dans la Puissance du Canada.

Les conditions énoncées portaient que:

1o. Le Canada se chargera des devoirs et obligations de gouvernement et de législation en ce qui regarde ces territoires.

2o. Les droits acquis de toute corporation, compagnie ou individu de ces régions seront respectés, et l'on ajoutera des dispositions à cet effet en plaçant ces droits sous la protection des cours de juridiction compétente.

3o. Les prétentions des tribus sauvages à une indemnité pour les terres requises pour la colonisation, seront examinées et réglées d'après les principes de justice qui ont toujours guidé la couronne dans ses transactions avec les aborigènes.

Telles étaient les seules conditions que, de l'opinion du parlement canadien, il était opportun d'insérer dans l'ordre en conseil, aux termes de la section 146ème.

Sa Grâce, le duc de Buckingham et Chandos, en recevant l'adresse du parlement canadien, consulta les jurisconsultes de la couronne (*Law Officers*), qui firent rapport, entre autres choses, que "l'existence de la charte" de la compagnie de la Baie d'Hudson "aurait l'effet d'entraver grandement la mise à exécution des pouvoirs conférés par la 140e (146e) section de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867, en supposant que la compagnie de la Baie d'Hudson fut opposée à l'union"

Un bill fut en conséquence passé par le parlement impérial dans le but apparent de faire disparaître les "entraves" signalées par les jurisconsultes de la couronne. Ce bill renverse l'ordre prévu par l'acte de 1867 et observé par le parlement canadien dans son adresse, et exige l'assentiment de la compagnie comme condition préalable à la cession.

Le gouvernement canadien n'a pas été consulté sur les dispositions de cet acte, dont il n'a pu comprendre la nécessité, tout en mettant sérieusement en doute l'opportunité de la mesure.

Le duc de Buckingham et Chandos ayant entamé des négociations avec la compagnie de la Baie d'Hudson sous l'autorité de ce dernier acte, invita une délégation du gouvernement canadien à venir en conférer ici avec lui.

Les soussignés, dûment commissionnés pour cet objet, arrivèrent à Londres en octobre dernier et eurent de fréquentes entrevues avec Sa Grâce avant sa retraite du ministère.

Les propositions soumises à la compagnie par le gouvernement précédent, dans la lettre de M. Adderley, en date du 1er décembre dernier, n'ont pas été faites à notre sollicitation, bien que nous fussions disposés à croire (et nous en informâmes Sa Grâce) que si la compagnie les acceptait, on pourrait persuader au parlement canadien d'assumer la législation et le gouvernement dans ces territoires d'après les conditions spécifiées.

La compagnie, par l'intermédiaire de Sir Stafford Northcote, refusa d'accepter le prin-

cipe ou le mode de règlement proposé par le gouvernement précédent, mais suggéra une méthode nouvelle et sommaire de terminer les négociations, en demandant que le gouvernement canadien, par un paiement en espèces ou en bons, complétât immédiatement l'achat du territoire. Nulle somme n'y est mentionnée, non plus qu'aucune donnée d'après laquelle on puisse l'établir. Et c'est sous ces circonstances que l'on nous demande, comme représentants du gouvernement canadien, de communiquer à lord Granville les observations que nous pourrions désirer faire sur cette réponse et sur la proposition de la compagnie.

Sa Seigneurie comprendra de suite d'après ce qui précède que, comme représentants du gouvernement canadien, nous assistons en spectateurs à une négociation, entamée et poursuivie sur des principes et à des conditions auxquels nous sommes parfaitement étrangers, plutôt que comme partie contractante responsable de l'initiative de la négociation et liée par ses résultats.

Toutefois, sans prétendre que nos vues sur chaque point recevront l'approbation du gouvernement canadien, nous vous présentons très respectueusement quelques observations sur la réponse de Sir Stafford Northcote aux dernières propositions du gouvernement impérial.

On verra que, dans ces propositions à la compagnie, l'on affirme deux faits qui ont toujours été contestés par le gouvernement canadien :—

1°. Que la charte de Charles II est encore valide et concède à la compagnie la propriété absolue de la Terre de Rupert.

2°. Que la Terre de Rupert comprend la partie désignée sous le nom de "Zone Fertile" (*Fertile Belt*), qui s'étend du lac des Bois aux Montagnes Rocheuses.

Les jurisconsultes de la couronne en Angleterre ont déjà, en deux ou trois occasions, donné leur opinion en faveur de la première prétention, mais jamais, que nous sachions, en faveur de la seconde.

Le rapport des jurisconsultes de la couronne en 1857 admet que l'étendue géographique du territoire concédé doit être déterminée en excluant la région "qui aurait pu être justement réclamée par les Français comme enclavée dans les limites du Canada," (que la charte exclue elle-même en termes explicites,) et ajoute que "le droit de propriété affirmé en plusieurs importantes occasions publiques, comme aux traités de Riswyck et d'Utrecht, devrait être considéré ainsi que l'effet des actes de 1774 et 1791." L'opinion la plus récente des jurisconsultes de la couronne que nous ayons (6 janvier 1868) relativement au droit de la compagnie de la Baie d'Hudson, ne supporte pas même par induction ses prétentions actuelles à la propriété absolue de près d'un tiers du continent américain.

Au contraire, Sir John Karslake et ses collègues terminent leur rapport en disant emphatiquement qu'il est très nécessaire, avant de conclure l'union de la Terre de Rupert avec le Canada, qu'on définisse exactement les limites exactes du territoire et des possessions tenus en vertu de la charte. Or, une prétention aussi vague et aussi générale, et qui n'est supportée par aucune autorité légale de quelque valeur, que l'on maintient en dépit des protestations et des réclamations réitérées du Canada, et que l'on pose comme base d'une cession à conclure en considération d'une somme d'argent, est, pour dire le moins, une prétention très favorable à la compagnie. Nous notons ces points dans la lettre de M. Adderley avant de faire nos remarques sur la réponse de Sir Stafford Northcote, afin d'empêcher que l'on puisse en inférer que nous y avons acquiescé.

Sir Stafford Northcote assure à lord Granville que la compagnie "persévère dans son vif désir de réaliser l'objet en vue duquel la compagnie a été réorganisée il y a cinq ans et demi, savoir: l'établissement graduel des portions de ce territoire propres à la colonisation." Il serait oiseux de citer les nombreuses et positives déclarations faites par des membres et des gouverneurs de la compagnie de la Baie d'Hudson, dans le cours d'investigations officielles durant les cinquante dernières années, que leur territoire (y compris les établissements de la Rivière-Rouge et de la Saskatchewan) est tout-à-fait impropre à la colonisation. Le témoignage de Sir George Simpson devant le comité de la Chambre des Communes en 1857 donne une idée exacte des vues entretenues et avouées par les représentants de la compagnie. (Voir le *Rapport des Communes*, 1857 : Questions 716, 717, 718, 719, etc.) M. Ellice, qui a été plusieurs années l'âme de la compagnie, a déclaré devant le même comité que l'établissement de la Rivière-Rouge était une "spéculation hasardée," et qu'elle avait "manqué;" que "le climat n'est pas favorable;" que la

Saskatchewan ne pourra être colonisée que dans le cas où "la population de l'Amérique deviendrait si dense qu'elle se verrait forcée de se porter vers des régions moins favorables à la colonisation que celle qu'elle occupe aujord'hui;" que les hivers sont "rigoureux" et que "le pays est presque dépourvu de combustible," etc. (Questions 5840 et 5847.)

Avec de telles idées sur l'impossibilité de coloniser ces régions, jointes à l'opinion que la colonisation et le commerce des fourrures ne peuvent aller de pair, il n'est pas étonnant que la compagnie ait préféré le commerce des pelleteries, qui était profitable, et ait négligé et même cherché à anéantir autant que possible la colonisation, qu'elle regardait comme une "spéculation hasardée." Il est vrai que la compagnie s'est réorganisée en 1863, avec force promesses d'adopter une nouvelle ligne de conduite. Elle devait ouvrir une grande route à travers le continent, établir une ligne télégraphique, et développer la colonisation et l'immigration sur une grande échelle. Le duc de Newcastle, alors secrétaire pour les colonies, était tellement convaincu du zèle et de l'esprit public des messieurs qui effectuèrent la réorganisation, qu'il écrivit en leur faveur des dépêches au gouvernement canadien, pensant réellement qu'une ère nouvelle allait s'ouvrir pour le Nord-Ouest et que les bêtes fauves et les commerçants de fourrures allaient disparaître à l'approche des émigrants européens. Le capital social de l'ancienne compagnie, valant environ £1,000,000 sur le marché, fut acheté, et, par un procédé qu'il nous est impossible d'expliquer, fut converti en un capital de £2,000,000. On sembla manifester le désir d'ouvrir des communications postales et télégraphiques, et l'on fit même des propositions aux gouvernements du Canada et de la Colombie. L'examen de ces propositions prouva qu'elles ne faisaient mention que d'une ligne télégraphique seulement, avec la modeste recommandation que les deux gouvernements garantissent à la compagnie un profit de pas moins de 4 pour cent sur ses dépenses! Une proposition aussi absurde ne pouvait être faite que pour être rejetée, et elle le fut. Le capital de surplus de la compagnie réorganisée, que l'on avait demandé dans le but avoué d'attirer les colons européens sur son territoire, d'après un système d'établissement aussi libéral que systématique, n'a jamais été affecté à cette fin. Cinq ans et demi se sont écoulés depuis que ce grand projet a été dévoilé à l'univers, et les émigrants européens ne sont pas venus; l'on n'a pas même tenté une seule démarche pour coloniser. Sir Stafford Northcote ne savait pas, sans doute, lorsqu'il garantissait la bonne foi de la compagnie dans l'exposé de ses projets de colonisation, qu'un vote solennel des actionnaires, donné en novembre 1866, condamnait absolument et définitivement toute idée de colonisation.

Tout en ne pouvant, pour les raisons plus haut indiquées, concourir dans l'assurance formulée par Sir Stafford Northcote que la compagnie est tout-à-fait désireuse d'encourager la colonisation, nous sommes heureux d'apprendre qu'elle adhère à la résolution du 28 août 1863: "que le temps est venu où l'autorité exécutive et judiciaire, sur l'établissement de la Rivière-Rouge et la portion sud-ouest de la Terre de Rupert, doit être confiée à des officiers tenant cette autorité directement de la couronne."

La première observation que nous avons à faire au sujet de cette mention de la résolution de 1863, est qu'elle constitue une admission de l'incapacité continue de la compagnie comme pouvoir *gouvernant*; la seconde est que si la chose était vraie en 1863,—si, alors, il était devenu opportun de substituer l'autorité de la couronne à celle de la compagnie, l'opportunité de cette mesure est encore beaucoup plus apparente aujourd'hui, sinon absolument nécessaire; la troisième observation est que si la compagnie doit être exemptée des obligations et des dépenses que lui impose sa charte au sujet d'un gouvernement qu'elle n'administre pas et qu'elle est impuissante à administrer effectivement, d'après ses propres aveux, alors ce n'est pas *à* la compagnie qu'une indemnité devrait être payée, mais bien *par* elle que cette indemnité devrait être payée à ceux qui lui enlèvent un pareil fardeau.

Nous avouons que nous n'avons pu nous convaincre et que, conséquemment, nous ne pouvons croire que la compagnie accepte "avec empressement" la décision du gouvernement de Sa Majesté "que tout le territoire de la compagnie devrait, à des conditions raisonnables, être réuni au Canada." Une mention concise des *actes*, mis en regard des *professions de foi* de la compagnie, servira à expliquer le non-succès de nos recherches et la raison de notre incrédulité.

Les représentants de la compagnie, tout en déclarant devant le comité de la Chambre des Communes en 1857 (comme nous l'avons d'ailleurs démontré) que leur territoire était

"impropre à la colonisation," s'avouaient prêts à céder toute portion de ce territoire que le gouvernement impérial ou canadien aimerait à acquérir dans ce but.

M. Ellice déclara même dans les termes les plus explicites que non-seulement la compagnie était disposée à faire cette cession, mais qu'il était du devoir du gouvernement de veiller à ce qu'aucune corporation de négociants n'empiétât "un seul instant" sur le "domaine des colons," ou ne s'emparât "d'un seul acre de terre propre à la colonisation." (Rapport des Communes, en 1857 ; questions 5,859, 5,860 et 5,933.)

Le gouverneur de la compagnie informa le secrétaire des colonies (18 juillet 1857) qu'une enquête sur "l'étendue géographique du territoire concédé par sa charte,"—enquête recommandée par les jurisconsultes de la couronne,—était de peu d'importance, parce que si le but de cette enquête était "d'obtenir pour le Canada les terres propres à la culture et à l'établissement de colons, les directeurs étaient dès lors disposés à recommander aux actionnaires de la compagnie de céder tout le territoire requis pour cette fin. Les conditions d'une pareille cession," assurait-il à M. Labouchère, "ne donneraient lieu à aucune difficulté entre le gouvernement de Sa Majesté et la compagnie."

M. Ellice avait dit auparavant au comité de la Chambre des Communes que la question des frontières n'était "d'aucune importance," parce que "si le Canada réclamait quelque portion du territoire ou même tout le territoire pour la colonisation, l'on ne devrait pas permettre qu'il restât une seule minute entre les mains de la compagnie de la Baie d'Hudson." Il ajoutait : "moins d'argent qu'il n'en faudrait dépenser pour soutenir une contestation à ce sujet, suffira pour indemniser la compagnie de la Baie d'Hudson de tous les droits auxquels elle pourrait prétendre lors de la cession de toute partie contestée de son territoire."

Ces assurances engagèrent le comité à ne pas accepter les propositions tendant à faire soumettre à l'épreuve d'une décision judiciaire la validité de la charte de la compagnie ou la question des frontières, et à se prononcer en faveur de l'annexion au Canada de "toute portion de territoire dans son voisinage qu'il pourrait juger propre à la colonisation, et avec laquelle le Canada serait désireux de se mettre en communication régulière tout en en assumant l'administration locale." Le comité "espérait" qu'il n'y aurait "aucune difficulté à effectuer des arrangements entre le gouvernement de Sa Majesté et la compagnie de la Baie d'Hudson" pour la cession du territoire sur des "bases équitables."

Il n'est pas hors de propos de rappeler à lord Granville que des membres marquants du comité de 1857, interprétant les offres de la compagnie au sujet de la colonisation dans le sens des déclarations de ses représentants, s'opposèrent fortement à la recommandation qu'on fit de laisser en suspens la décision de la question "d'un arrangement à l'amiable" sur "des bases équitables," prétendant que toute négociation de ce genre trainerait en longueur et pourrait finir par un désaccord complet. En conséquence, M. Gladstone soumit une résolution à l'effet d'en arriver à un règlement prompt et décisif de la question dans tout son ensemble. Il proposa :

1°. Que la région propre à la colonisation serait soustraite à la juridiction de la compagnie de la Baie d'Hudson.

2°. Que la région impropre à la colonisation resterait sous sa juridiction.

Il proposa, en outre, que dans la région restant sous le contrôle de la compagnie, l'on réserverait au gouvernement de Sa Majesté le pouvoir de faire des concessions "pour l'exploitation des mines et des pêcheries, tout en tenant compte des immunités et du trafic de la compagnie." Il ne fut pas même fait mention d'aucune "immunité" au sujet de la contrée qui serait soustraite à la juridiction de la compagnie dans le but de l'offrir à la colonisation. Il alla jusqu'à ignorer l'existence de la charte, en déclarant que la juridiction de la compagnie "devrait à l'avenir être déterminée par un statut." Il cita la lettre du gouverneur dont nous avons parlé plus haut, "comme preuve de l'assentiment de la compagnie au principe de cet arrangement;" il proposa, en terminant, que "la compagnie ayant fait des concessions d'une nature satisfaisante," il n'était pas nécessaire d'en arriver à une décision sur la question "d'en appeler aux tribunaux pour faire définir les droits de la compagnie."

Douze ans se sont écoulés depuis que ces offres ont été faites par la compagnie et acceptées par un comité du parlement. Tous les secrétaires des colonies depuis 1858 jusqu'à ce jour ont essayé de mettre à effet ces recommandations du comité avec l'assentiment de la compagnie ; mais ils n'ont jamais pu réussir.

Le parlement impérial a passé deux actes pour rendre les négociations plus faciles ; mais ces actes sont restés à l'état de lettre morte. Sir Edward Bulwer Lytton qualifia les offres de la compagnie pendant son administration "d'illusoires," et déclara qu'elles ne répondaient "aucunemen taux exigences de la situation." Il regrettait de voir la compagnie persister dans une détermination "propre à maintenir dans la voie de l'arrangement à l'amiable la difficulté même qu'il s'était efforcé de faire disparaître," et il ajoutait que si le Canada refusait d'avoir recours "aux tribunaux," (ce qu'il recommandait,) il serait de son devoir d'examiner la question de savoir si les négociations pouvaient être reprises ou si, en dernier ressort, "le gouvernement impérial se verrait forcé de prendre l'affaire en mains et de la mener à terme lui-même." (Lettre de M. Merivale à H. H. Berens, 9 mars 1869.)—Sir Edward demeura assez longtemps au pouvoir pour mettre fin au monopole commercial exercé par la compagnie dans la Colombie Britannique et les territoires indiens ; mais pas assez pour mettre à exécution son projet "d'unir les deux côtés de l'Amérique Britannique du Nord sans l'interposition d'un obstacle comme celui d'une juridiction territoriale entre eux."

Le duc de Newcastle ouvrit les négociations avec la compagnie en 1863-4 avec beaucoup de vigueur. Mais après différentes propositions et contrepropositions, y compris la réorganisation de la compagnie, il fut obligé de traiter les propositions de la compagnie "d'inadmissibles."

M. Cardwell, pendant son administration, ne put accepter les propositions de la compagnie "sans d'importantes modifications."

Le duc de Buckingham, à la suite de longues discussions avec les représentants de la compagnie, regretta de voir que leurs propositions "ne pouvaient laisser entrevoir aucun arrangement possible," et dans la lettre à laquelle celle de Sir Stafford Northcote est une réponse, il se déclara "incapable de recommander l'adoption" des conditions exigées par la compagnie.

La remarque que nous avons faite sur ce qui, dans l'opinion de Sir Stafford Northcote, constitue une acceptation "empressée" de la décision du gouvernement de Sa Majesté, serait incomplète si nous ne rappelions pas à lord Granville que les "conditions avantageuses" de la compagnie pour la cession de cette portion du territoire du Nord-Ouest, à l'égard de laquelle elle ne peut montrer d'autre titre que celui qui peut se présumer de la possession de quelques postes de commerce qui y ont été établis dans les cinquante dernières années, s'élevèrent de l'état de question "*d'aucune importance*" en 1857, ou tout au plus de question pouvant se régler avec "moins d'argent qu'il n'en faudrait dépenser pour soutenir une contestation à ce sujet," à la prétention de retenir, en 1863, en pleine propriété, la *moitié* du terrain qu'il était question de céder, accompagnée de différentes autres conditions, y compris la garantie par les gouvernements du Canada et de la Colombie Britannique d'un profit annuel sur les dépenses faites par la compagnie pour effectuer des améliorations sur son propre territoire.

En 1864, ces conditions prirent la forme d'une demande, en premier lieu, de £1,000,000 sterling payables sur les ventes de terres et de mines, avec des réserves de terre considérables "qu'elle se réservait le droit de choisir," et en second lieu, d'une demande de £1,000,000 sterling comptant, avec d'autres conditions et réserves favorables à la compagnie.

En 1868, ces conditions pour la cession des droits territoriaux et du gouvernement de la compagnie sur *tout* le territoire, demeurèrent fixées à £1,000,000 sterling, tel que dans la première proposition de 1864, avec de grandes réserves dans les endroits "choisis," spécialement exemptes de toute taxe, et, qui plus est, avec la pleine liberté de poursuivre son commerce, sans payer les droits d'importation ou d'exportation auxquels sont soumis tous les autres sujets de Sa Majesté dans ce territoire.

En 1869, ces différentes propositions, qu'aucun Secrétaire d'Etat n'a pu raisonnablement approuver, ont été apparemment refondues dans une seule et même grande proposition de vendre immédiatement "tout le territoire pour une somme d'argent," comptant ou en bons, dont le montant n'est pas indiqué.

Nous nous contenterons de faire observer à ce sujet que, quelque chose que d'autres puissent voir dans ces transactions, quant à nous, nous sommes tout-à-fait incapables d'y découvrir soit une acceptation empressée de la décision d'aucun gouvernement, ou une franche disposition à remplir les promesses solennelles faites au parlement en 1857, sur

la foi desquelles la compagnie échappa certainement à une extinction législative ou judiciaire de ses droits.

Sir Stafford Northcote veut faire un mérite à la compagnie d'avoir " refusé d'encourager des propositions qui lui avaient été faites par des particuliers pour l'achat de portions du territoire de la compagnie en vue de les coloniser." Nous sommes informés (et nous pouvons donner à lord Granville les noms et les dates, si ce détail peut avoir quelque importance,) que les seules " propositions " de ce genre que la compagnie assure lui avoir été faites, n'étaient pas simplement " encouragées," mais suggérées et préparées par des membres marquants de la compagnie, dans le but d'influencer le gouvernement, et en vue, non pas de la colonisation, mais des *négociations*, et d'améliorer la position de la compagnie sur le marché monétaire.

Nous ne sommes pas certains de bien saisir l'opinion de Sir Stafford Northcote, quand il dit que la compagnie " n'a pris aucune mesure pouvant donner lieu à de nouvelles complications ou de nature à créer des entraves à l'admission de son territoire dans la confédération." La vente de terres à des particuliers, dans un but de colonisation (supposant que ces particuliers aient fait des offres de bonne foi) n'était pas de nature à créer beaucoup de complications, si ce n'est dans les affaires de la compagnie. Dans le cas où Sir Stafford voudrait parler des négociations dernièrement entamées, au dire d'une récente rumeur, avec certains spéculateurs américains à Londres, dans le but de dénationaliser et américaniser la compagnie pour ensuite annexer son territoire aux Etats-Unis, préférablement à la confédération canadienne, alors nous nous permettrons d'exprimer respectueusement l'opinion que, tout en avouant que cette difficulté est réellement " nouvelle," nous sommes en même temps d'avis que c'est au procureur-général de Sa Majesté qu'il appartiendrait de la régler devant une cour de justice et un jury ayant juridiction compétente.

Nous ne croyons pas que lord Granville attende de nous que nous entrions dans la défense spéciale des propositions du duc de Buckingham, ni que nous répondions à toutes les objections soulevées à leur encontre par Sir Stafford Northcote. Le gouvernement du Canada, comme nous l'avons déjà rappelé à Sa Seigneurie, n'a jamais recommandé la passation de l'acte du parlement, ni les conditions des négociations que le précédent ministre des colonies a essayé de conclure sous l'autorité de cet acte. Les vues du gouvernement canadien, sur le règlement de la question du territoire du Nord-Ouest et de la Terre de Rupert, sont contenues dans l'adresse du parlement canadien à Sa Très Gracieuse Majesté, et nous ne croyons pas que nous ayons la liberté, comme représentants de ce gouvernement, de suggérer aucune solution nouvelle, tant que nous ne serons pas informés par le gouvernement de Sa Majesté que celle proposée est impraticable.

L'opinion exprimée par Sir Stafford Northcote que " le paiement d'une somme d'argent" pour l'achat du territoire, assurerait un résultat plus satisfaisant, est, croyons-nous, le point sur lequel Sa Seigneurie désirerait particulièrement connaitre nos vues. Si par " territoire," il entend *toute* la contrée que la compagnie prétend posséder, et s'il est d'avis qu'elle doit continuer à poursuivre ses opérations comme corporation commerciale, et retenir ses postes ainsi que certaines réserves qui les avoisinent, tel qu'il a été, selon lui, convenu entre lord Kimberly et le duc de Buckingham, voici ce que nous avons à répondre :

1° Cette proposition comporte un abandon du *principe* que deux secrétaires d'État (et, nous devons le croire, deux administrations successives) ont déclaré, après mûre considération, et en vue de la transaction de 1857, parfaitement et justement applicable à ce cas, savoir : Que l'indemnité serait prise sur les revenus futurs du territoire même, et payable seulement au fur et à mesure que ces revenus viendraient entre les mains du gouvernement. Ce *principe* fut également reconnu par la compagnie dans sa lettre du 13 avril 1864.

2° D'un autre côté, le principe de fixer une valeur monétaire aux droits territoriaux de la compagnie " sur le territoire britannique à l'Est des Montagnes Rocheuse et au Nord des frontières des Etats-Unis et du Canada, et d'éteindre ces droits au moyen d'un paiement immédiat," fut recommandé, en 1865, par une délégation du gouvernement canadien alors au pouvoir, et ratifié par M. Cardwell, alors ministre des colonies, et ses collègues.

Si ce dernier principe ou mode de règlement est maintenant adopté, il est évident que la première question qui se présente est celle-ci :—Quelle est nature de ces " droits " et à quels territoires sont-ils applicables ? Et la seconde :—Quelle est la valeur légitime de ces droits, abstraction faite des obligations et des charges y attachées par la charte ?

Nous n'entreprendrons pas, dans cette communication, de répondre très longuement à

ces questions ; mais nous prendrons la liberté de soumettre à la considération du comte de Granville certains faits et certaines conclusions qui ne peuvent pas, croyons-nous, être contestés, et qui forment les éléments essentiels de tout calcul que l'on destine à servir de base à une acquisition à prix d'argent.

1° La charte de Charles II (et, pour le présent, nous ne dirons rien de sa validité,) ne pouvait concéder et n'a pas concédé à la compagnie un territoire qui n'était pas, à cette époque (en 1670), soumis à la couronne d'Angleterre.

2° La charte exclut d'une manière expresse tous les territoires, etc., alors " possédés par les sujets d'aucun autre prince ou Etat chrétien."

3° Par le traité de St. Germain-en-Laye (1632), le roi d'Angleterre a cédé au roi de France toute souveraineté sur l'Acadie, la Nouvelle-France et le Canada, généralement et sans limites.

4° La "Nouvelle France" était alors censée comprendre toute le région de la Baie d'Hudson, tel que prouvé jusqu'à l'évidence par les cartes et les histoires, anglaises et françaises, du temps.

5° Lors du traité de Riswyck (en 1697), vingt-sept ans après la date de la charte, le droit des Français "aux lieux situés sur la Baie d'Hudson" fut formellement admis ; et quoique des commissaires fussent nommés (mais ne parvinrent jamais à s'entendre) "pour examiner et déterminer les prétentions que chacun des deux rois peut avoir sur les lieux situés" sur la Baie d'Hudson, "et avec autorité de régler les limites et les confins des territoires à être restitués à l'une ou l'autre des parties," il fut déclaré que les lieux pris sur les Anglais (c'est-à-dire sur la compagnie de la Baie d'Hudson) par les Français avant la guerre, et "repris par les Anglais durant cette guerre, seraient remis aux Français en vertu de l'article précédent (7ème)." En d'autres termes, les forts et les comptoirs de la compagnie de la Baie d'Hudson établis sur la Baie d'Hudson en vertu de sa charte prétendue, et dont les Français avaient pris possession en temps de paix, sur le principe d'empiétement commis sur le territoire français, furent restitués par le traité de Riswyck, non pas à la compagnie, mais aux Français.

6° Par le traité d'Utrecht, en 1714, "la baie et les détroits d'Hudson, ainsi que toutes terres, mers, côtes maritimes, rivières et lieux situés dans la baie et les détroits, et en fesant partie," furent définitivement cédés à la Grande-Bretagne.

7° Des bornes définies n'ayant jamais été établies entre les possessions des Français dans l'intérieur et celles des Anglais sur la Baie d'Hudson, avant le traité de Paris en 1763, époque à laquelle tout le Canada fut cédé à l'Angleterre, l'étendue des possessions respectives des deux nations pendant une certaine période, disons depuis le traité d'Utrecht jusqu'au traité de Paris, est la seule base rationnelle et juste d'après laquelle ces bornes peuvent être établies.

8. Il existe des preuves abondantes et indiscutables du fait que les Français ont fait la traite et ont gardé la possession de tout le territoire connu sous le nom de Bassin du lac Winnipeg et de Région Fertile, depuis sa découverte par les européens jusqu'à l'époque du traité de Paris, et que la compagnie de la Baie d'Hudson n'a ni fait la traite, ni établi de postes à l'ouest ni au sud du lac Winnipeg, si ce n'est plusieurs années après la cession du Canada à l'Angleterre.

9. Aucune autre concession postérieure n'a été faite à la compagnie qui pût la justifier d'étendre les droits territoriaux qu'elle prétend tenir de sa charte. Le droit de faire la traite sur les territoires des Sauvages, qu'elle a obtenu en 1821, a été revoqué en 1858 et n'a pas été renouvelé depuis.

10. La contrée qui, d'après les faits ci-dessus énoncés, doit être soustraite à l'opération de la charte, comprend toutes les terres propres à la culture et à la colonisation dans cette partie de l'Amérique Britannique.

C'est au comte de Granville à examiner si la compagnie a droit d'exiger paiement en considération de la cession à la couronne d'un territoire qui lui appartient déjà.

Nous nous reconnaissons parfaitement incapables, d'après les principes de loi, de justice ou de droit public avec lesquels nous sommes familiers, d'évaluer le montant qui devrait être payé sous ces circonstances.

Le seul calcul qui, selon nous, puisse être applicable à un pareil cas, est celui des frais des procédures judiciaires pour rentrer en possession. Ainsi, un individu a pris possession de votre domaine, sous prétexte qu'il est compris dans un titre que vous lui

avez consenti pour une propriété avoisinante, avant que vous n'ayez fait l'acquisition de ce domaine. Vous voulez l'évincer, mais vous ne pouvez le faire que devant les tribunaux. Il est habile, opiniâtre, riche et puissant ; il peut vous causer l'ennui d'un long procès. Combien d'acres lui donnerez-vous comme "réserve," et combien paierez-vous pour vous épargner les frais et le trouble d'un procès ? De pareilles transactions ne sont pas rares dans la vie privée, et les raisons et les calculs qui en règlent les conditions peuvent être appliqués dans la circonstance actuelle. Nous recommandons ce mode de calculer le montant à payer pour la cession du territoire du Nord-Ouest comme distinct et séparé de la Terre de Rupert, et nous le faisons avec d'autant plus de confiance qu'il a déjà été suggéré par l'un des plus habiles et des plus dévoués représentants de la compagnie. (Voir le témoignage de l'hon. Edward Ellice dans le rapport de la Chambre des Communes en 1857, q. 5,834.)

En ce qui regarde la Terre de Rupert ou " les terres et territoires situés sur les côtes et confins des mers, baies, etc., en-dedans de l'entrée des détroits d'Hudson, non possédés par les sujets d'aucun autre prince ou Etat chrétien," nous reconnaissons qu'une règle différente doit être adoptée. En donnant aux termes de concessiou l'interprétation la plus libérale, au point de vue du territoire, qui puisse être admise par aucune autorité judiciaire, d'accord avec les faits établis dans la cause, et en donnant à ces mots la signification que leur a donnée la compagnie elle-même pendant cent ans, à compter de la date de sa charte, les " droits" qu'elle propose de vendre sont de peu de valeur commerciale. Nous sommes persuadés qu'on n'en retirera jamais le moindre revenu. Le commerce de fourrures est la seule industrie dans cette contrée qui puisse être exploitée avec profit, et si nous comprenons bien les propositions de Sir Stanfford Northcote, la compagnie désire conserver le monopole de ce commerce.

Il n'a jamais été prétendu, même par les partisans les plus dévoués de la nouvelle théorie de la compagnie concernant les ventes de terres, qu'on puisse retirer le moindre revenu de cette source dans les limites que nous avons assignées à la Terre de Rupert.

Les frais de gouvernement, bien qu'ils doivent y être légers, dépasseront toujours le revenu possible. Nous sommes ainsi amenés à la même conclusion que pour les territoires réclamés, mais non possédés par la compagnie, c'est-à-dire, que ce qu'elle propose de vendre n'a aucune valeur monétaire ou commerciale. Cependant, sa possession de cette partie du territoire repose au moins sur une apparence de droit. Mais par le fait de cette possession, la compagnie est un obstacle au développement de la politique impériale et coloniale et compromet la souveraineté de la couronne sur un tiers (quelques-uns disent davantage) de l'Amérique du Nord. " Quelle somme faudrait-il payer pour faire disparaître tranquillement ces obstacles ? " Telle est peut-être la vraie question ; quant à la réponse, nous croyons qu'elle appartient plutôt au gouvernement de Sa Majesté, qui a le pouvoir dans le cas de résistance de recourir à un procédé sommaire, qu'à ceux qui ne sont guère plus que spectateurs dans cette négociation.

Le comte de Granville sait que, depuis 1857, plusieurs tentatives ont été faites dans le but d'arriver à un arrangement final sur la question de l'indemnité. Les propositions faites des deux côtés, ainsi que la valeur vénale des actions de la compagnie à différentes périodes, fournissent des renseignements que Sa Seigneurie pourrait peut-être juger importantes ; c'est pourquoi nous prenons la liberté de soumettre nos vues sur les conclusions qu'on peut en tirer.

C'est en 1864 que le duc de Newcastle, au nom du gouvernement impérial, essaya d'établir et exprimer en louis sterling l'indemnité qu'il serait raisonnable d'offrir à la compagnie. Le montant le plus considérable que Sa Grâce crut convenable de proposer, après très mûre considération, pour la cession du territoire situé à l'ouest du lac Winnipeg, fut de £250,000, mais le paiement était sujet aux conditions suivantes :

1o. £150,000 devaient être retirés du territoire, par le gouvernement, au moyen de la vente de terres. Le paiement devait être fait à raison d'un chelin par acre vendu, mais devait dépendre entièrement des recettes du gouvernement.

2o. Les paiements devaient cesser lorsqu'ils auraient atteint £150,000, et d'une manière absolue au bout de cinquante ans.

3o. La compagnie devait retirer un quart des sommes reçues par le gouvernement des droits d'exportation sur l'or, ou provenant des permis d'exploitation de

mines d'or dans l'étendue du territoire durant cinquante ans, ou jusqu'à ce que le total des recettes eût atteint la somme de £100,000.

4o. Le paiement de toute partie des £250,000 dépendait de la faculté de la compagnie de mettre le gouvernement de Sa Majesté en possession d'un "titre incontestable" au territoire par elle ainsi cédé eu égard aux réclamations du Canada.

La compagnie n'a pas voulu accepter cette dernière condition, en alléguant pour raison qu'elle ne pouvait donner que le titre qu'elle avait, et qui devait être accepté tel quel. Le duc de Newcastle renouvela ses offres, en changeant la dernière condition en une stipulation à l'effet que, s'il était jugé convenable, le territoire situé à l'est d'une ligne traversant le lac Winnipeg et le lac des Bois, serait cédé ou annexé au Canada, et que dans ce cas il ne serait rien payé à la compagnie pour ce territoire.

La valeur monétaire d'une pareille offre, sujette aux conditions et éventualités qui y sont attachées, serait bien difficile à déterminer. Le revenu d'un droit d'exportation sur l'or et des permis d'exploitations minières, serait probablement nul. Le revenu provenant de la vente des terres, déduction faite des frais d'arpentage, d'administration et de confection des chemins nécessaires, serait également nul. Il est très-douteux que, ces déductions étant faites, le revenu des ventes de terres, dans les provinces du Canada, depuis la cession de 1763 jusqu'à cette date, pussent se solder par un excédant de recettes.

Sir Stafford Northcote cite le prix des terres dans le Minnesota, et en infère la valeur des terres dans les districts de la Rivière-Rouge et de la Saskatchewan, qui sont situés de cinq à dix degrés plus au nord, et sont encore en la possession des tribus sauvages de la plaine. Mais nous croyons que l'on pourra se convaincre que les terres du Minnesota, qui se vendent "un louis l'acre" sont, ou des terres particulières dans le voisinage des villes, ou la propriété de compagnies de chemins de fer, sur ou près desquelles on a dépensé des millions de piastres pour les rendre vendables. Elles ne sont pas certainement des terres *publiques* non-ameliorées par des dépenses publiques. Sir Stafford Northcote aurait dû mentionner en même temps un fait que nous croyons connu de chaque émigrant qui quitte les Iles Britanniques pour l'Amérique, c'est-à-dire que, dans les Etats de l'ouest de l'Union américaine, et dans les provinces du Canada, les terres incultes sont maintenant concédées "gratuitement" aux colons, et nous pouvons ajouter que cette mesure, loin de devoir être discontinuée, est appelée à de plus grands développements. Parler de la valeur de terres publiques comme d'une source de revenu, lorsque ces terres se trouvent à un ou deux mille milles des marchés, et sans chemins ou rivières navigables pour y arriver, c'est se mettre en contradition avec l'expérience des choses, ou simplement prétendre que le coût de l'arpentage et de l'administration des canaux, chemins et autres améliorations pour leur développement et leur établissement, seront à la charge de ceux qui ne les possèdent pas pour le bénéfice de ceux qui en sont les possesseurs.

Mais afin d'arriver à quelque résultat qu'on puisse exprimer en chiffres, nous supposerons que la somme indiquée par le Duc de Newcastle comme indemnité suffisante, soit d'après sa proposition payée en 50 ans et à tant par année. Nous donnons ainsi à la compagnie le bénéfice de tous doutes dans ce cas, et nous réduisons la question à un simple problème arithmétique : Quelle serait la valeur actuelle d'une annuité de £5,000 payable pendant cinquante ans?

Cette valeur, selon nous, est la plus forte somme en espèces qui puisse être réclamée comme un équivalent à l'offre faite à la compagnie en 1864, par Sa Grâce de Duc de Newcastle.

L'offre suivante du gouvernement impérial, qui mentionne une somme spécifique, est celle qu'a faite Sa Grâce le Duc de Buckingham et Chandos, le premier décembre dernier. Elle diffère de l'offre précédente en plusieurs points importants :—

1o. Elle embrasse tout le territoire réclamé par la compagnie.

2o. Elle permet à la compagnie de retenir ses "postes" et certains lots de terre dans leur voisinage, avec une petite réserve dans chaque township au fur et à mesure qu'il sera arpenté.

3o. Elle accorde à la compagnie un quart du revenu des terres [les concessions actuites étant considérées comme des ventes à un chelin l'acre] et un quart de la somme reçue par le gouvernement comme un droit d'exportation sur l'or et l'argent.

4o. Elle limite la somme à recevoir sous ces divers titres conjointement, à £1,000,000 sterling.

Les autres stipulations n'offrent aucune importance au point de vue de la manière de constater l'équivalent en espèces énoncé dans la proposition.

Il est évident que les "inconnues" dans cette équation sont aussi difficiles à trouver que dans la première. Nous connaissons la somme *totale* à payer et la *proportion* des recettes des terres et de mines applicable à son paiement; mais nous ignorons la moyenne de la somme annuelle que leur vente réalisera vraisemblement. Le minimum du prix est fixé à un chelin l'acre, et il est douteux, d'après l'arrangement proposé, que le prix excède jamais cette somme. Il y a encore un autre point à déterminer—le *nombre* moyen d'acres par année qui sera en toute probabilité vendu et concédé. Un calcul brut est tout ce que le cas peut admettre. Si nous prenons le Haut-Canada, qui possède de nombreux avantages pour son prompt et rapide développement, dont les territoires lointains du Nord-Ouest sont malheureusement dépourvus, nous trouvons que depuis son érection en province distincte, à venir à 1868, on y a disposé d'environ 22 millions d'acres par vente et concession, disons, en moyenne, environ 286,000 acres par année.

Supposant que la même progression dans les ventes, etc., se maintienne dans les territoires du Nord-Ouest (ce que les anciens habitants de la Baie d'Hudson, qui connaissent la contrée, ne manqueraient pas de qualifier de supposition hasardée) nous avons réduit la question à une simple étude des tables d'annuités, comme plus haut, savoir :—Quelle est la valeur actuelle d'une annuité de £3,575 par année payable pendant 280 ans ?

Nous avons omis de la dernière proposition un quart des recettes du gouvernement provenant de l'or et de l'argent, pour deux raisons :

1° Il n'a pas été démontré qu'il y ait des mines d'or ou d'argent dans le territoire qui paieront leur exploitation.

2° Toutes les tentatives faites dans le but de retirer un revenu de ces sources ont été jusqu'ici infructueuses en Canada, et l'opinion publique a forcé les gouvernements locaux d'adopter le principe qu'on pourrait appeler "exploitation minière libre," ou terres à bon marché pour les mineurs, et abolition de tous droits de régale et impôts, sauf ceux pour subvenir aux frais des arpentages et pour le maintien de la paix et de la surveillance nécessaire.

Il y a une autre proposition de la part du gouvernement qui a trait à la question "d'indemnité." Elle résulte de l'arrangement conclu entre les représentants du gouvernement canadien et le gouvernement de Sa Majesté en 1865, et donnant lieu à moins d'incertitude que les propositions qui impliquent des questions de politique gouvernementale, d'immigration, de vente de terres, etc., elle peut être réduite à une valeur monétaire avec plus d'exactitude.

M. Cardwell décrit la convention comme suit :

"Sur le quatrième point (le sujet des territoires du Nord-Ouest), les ministres canadiens désiraient que ce territoire fût cédé au Canada, et ils entreprirent de négocier avec la compagnie de la Baie d'Hudson pour l'extinction de ses droits, à condition que l'indemnité, s'il en est, serait payée au moyen d'un emprunt contracté par le Canada avec la garantie impériale. Avec l'assentiment du cabinet, nous acquiesçâmes à cette proposition, nous engageant de la part de la couronne, si la négociation réussissait, et nous étant assurés que le montant de l'indemnité était raisonnable, et la sûreté suffisante, à demander au parlement impérial la sanction de l'arrangement et la garantie du montant à payer."

Les délégués canadiens rendirent compte de ces négociations avec un peu plus de détails :—"En conséquence, nous proposâmes aux ministres impériaux que tout le territoire britannique à l'est des Montagnes Rocheuses et au nord des lignes américaines et canadiennes, fût cédé au Canada, sujet aux droits que la compagnie de la Baie d'Hudson pourrait établir, et à la condition qu'il fût pourvu à l'indemnité payable à la compagnie (s'il se trouvait en être dû) au moyen d'un emprunt garanti par la Grande-Bretagne. Le gouvernement impérial acquiesça à cette proposition, et après un examen soigneux de l'affaire, nous nous sommes convaincus que l'indemnité payable à la compagnie de la Baie d'Hudson ne pouvait en aucun cas être onéreuse. Ce n'est que depuis deux ans que la compagnie actuelle de la Baie d'Hudson a acheté la propriété de l'ancienne compagnie ; elle paya £1,500,000 pour la propriété entière et l'actif,—comprenant une somme considérable d'argent en caisse, de grandes propriétés foncières dans la Colombie Britannique et ailleurs, non incluses dans notre arrangement, une forte réclamation contre le gouverne-

ment des Etats-Unis en vertu du traité de l'Orégon, et des navires, marchandises, pelleteries et des bureaux d'affaires en Angleterre et en Canada, évalués à £1,023,569. La valeur des droits territoriaux de la compagnie, d'après l'estimation de la compagnie elle-même, pourra donc être facilement établie."

Le principe que cette convention entre les deux gouvernements reconnait comme applicable au cas, parait être celui-ci: indemnité en argent pour les droits établis de la compagnie, après avoir déduit la valeur des propriétés qu'elle retient. Les mots "s'il en est," et "s'il se trouvait en être dû," impliquent que dans l'opinion des deux parties, il était possible, sinon probable, qu'après avoir fait ces déductions, aucune indemnité ne serait due.

La base des calculs ainsi déterminés ou convenus est très simple. L'ancienne compagnie de la Baie d'Hudson venait de vendre tous ses droits et propriétés pour £1,500,000. L'inventaire fait par les vendeurs et les acheteurs portait la valeur de l'actif, indépendamment des "droits territoriaux," comme suit :

1° "L'actif (indépendammeut des Nos. 2 et 3) de la compagnie de la "Baie d'Hudson récemment et spécialement évalué par des personnes "compétentes, à	£1,023,569
3° "Droits territoriaux (non évalués).	
2° "Balance en caisse	370,000
	£1,393,569

C'est donc, d'après ses propres calculs, £1,500,000, *moins* la somme ci-dessus, ou £106,431, que les nouveaux acquéreurs ont réellement payé pour les droits territoriaux. D'après la convention de 1865, cette somme paraît être la plus élevée que M. Cardwell et les délégués canadiens crurent pouvoir être demandée par la compagnie comme indemnité pour la cession des droits "qu'elle parviendrait à établir."

Nous avons cherché à convertir en leurs équivalents en espèces les deux offres faites à la compagnie par le gouvernement impérial depuis 1857, et à constater le montant fixé par M. Cardwell et les délégués canadiens dans les arrangements de 1856. Pour arriver à un résultat, nous avons eu à prendre des chiffres qui, d'après l'expérience que nous avons des conditions d'un nouveau pays, devraient plutôt être diminués qu'augmentés. Nous avons aussi omis des propositions faites en 1864 et en 1868 certaines conditions implicites ou expresses qui, nous le croyons, auraient imposé des dépenses considérables à la compagnie.

Il existe une autre manière de déterminer le montant à payer, d'après le principe de n'accorder d'indemnité qu'au cas de perte réelle seulement, principe qui n'a pas encore été examiné.

Le fonds social de la compagnie depuis quelque temps a été coté à 13½ en moyenne. Le capital nominal est de £2,000,000, divisé en actions de £20; ainsi donc, la valeur du fonds social, en espèces, supposant que la totalité pût en être vendue au prix du marché est de £1,350,000, ou £53,569 de moins que la valeur assignée, suivant ses propres calculs en 1863, à tout l'actif de la compagnie, *indépendamment* des "droits territoriaux." L'argent obtenu du public en paiement d'actions en sus de £1,500,000 payés aux anciens actionnaires, suffira amplement sans doute pour couvrir tout déficit dans l'évaluation de 1863.

D'après ces considérations, nous représentons que si la validité de la charte ne doit pas maintenant être contestée; si les territoires qu'elle couvre ne doivent pas être définis; si la demande que fait le Canada d'inclure dans ses limites une grande partie, sinon la totalité, de la contrée possédée par les Français à l'époque de la cession en 1763, ne doit pas former le sujet d'une investigation et être définitivement réglée; si l'incapacité reconnue et la négligence notoire de la compagnie à remplir ses devoirs comme corps gouvernant (devoirs qui ont en partie motivé les *droits* concédés par la charte) ne sont pas des raisons suffisantes, au point de vue des intérêts publics, pour justifier l'annulation de la charte et autoriser la couronne à rentrer en possession,—alors la plus haute indemnité qui puisse être exigée, en argent, pour la cession des droits territoriaux de la compagnie, jointe aux réserves et autres priviléges offerts par Sa Grâce le duc de Buckingham et Chandos, est la somme indiquée dans les calculs précédents.

En terminant, nous devons exprimer au comte de Granville notre ferme conviction que nulle offre que le gouvernement impérial ou le gouvernement canadien pourraient juger suffisante, ne sera acceptée par la compagnie, et lui déclarer en même temps que si l'on ajourne l'organisation d'un gouvernement constitutionnel dans le territoire du Nord-Ouest jusqu'à ce que la compagnie de la Baie d'Hudson consente à en faire la cession à des conditions raisonnables, l'on s'exposera à compromettre le succès de la confédération dans l'Amérique Britannique et à mettre en péril les droits et les intérêts de la couronne sur les terres maintenant occupées par la compagnie.

C'est pourquoi nous soumettons humblement à la considération du comte de Granville la question de savoir s'il ne serait pas expédient de donner immédiatement suite à l'adresse du parlement canadien, sous l'autorité de l'acte impérial de 1867.

Mais si Sa Seigneurie entrevoyait quelque objection légale ou autre à l'adoption de cette mesure, alors nous demandons au nom du gouvernement de la Puissance, que l'on fasse immédiatement à ce gouvernement la cession du "territoire du Nord-Ouest," ou de toute la partie de l'Amérique Britannique du Nord, depuis le Canada, à l'Est, jusqu'à la Colombie Britannique, l'Alaska et l'Océan Arctique, à l'Ouest et au Nord, qui n'a pas été jusqu'à ce jour valablement concédée "au gouverneur et à la compagnie d'aventuriers d'Angleterre faisant la traite à la Baie d'Hudson," et actuellement occupée par ces derniers, en vertu d'une charte accordée par le roi Charles II, vers l'année 1670.

Nous avons l'honneur d'être,
Monsieur,
Vos obéissants serviteurs,

(Signé,) GEO. ET. CARTIER,
WM. MCDOUGALL.

A Sir Frederic Rogers, Baronnet,
Etc., etc., etc.
Ministère des Colonies.

Le Comte de Granville au Très Hon. Sir Stafford Northcote, M. P.

DOWNING STREET, 22 *février* 1869.

MONSIEUR,—Je suis chargé par le comte de Granville de vous transmettre, pour l'information des directeurs de la compagnie de la Baie d'Hudson, copie d'une lettre que Sa Seigneurie a reçue de Sir G. Cartier et M. McDougall. Comme la plus grande partie de cette lettre a trait à des questions sur lesquelles on ne peut espérer voir la compagnie et la colonie s'accorder, et à l'égard desquelles le gouvernement de Sa Majesté n'a aucune autorité de se prononcer, lord Granville a quelque peu douté que le règlement de la question pût être avancé en envoyant cette lettre. Cependant, il croit nécessaire de le faire, et, en le faisant, d'expliquer clairement la position qu'il croit occuper.

Il parait que le prédécesseur de Sa Seigneurie entretenait l'espoir qu'il pouvait préparer les conditions d'un compromis en vertu duquel, et du consentement des deux parties, les droits de souveraineté de la compagnie de la Baie d'Hudson sur le territoire seraient transférés à la Puissance du Canada.

Dans ce but, Sa Grâce a fait une proposition à la compagnie, à propos de laquelle Sir G. Cartier et M. McDougall disent :—

"Les propositions soumises à la compagnie par le gouvernement précédent, dans la lettre de M. Adderley, en date du 1er décembre dernier, n'ont pas été faites à notre sollicitation, bien que nous fussions disposés à croire (et nous en informâmes Sa Grâce) que si la compagnie les acceptait, on pourrait persuader au parlement canadien d'assumer la législation et le gouvernement dans ces territoires d'après les conditions spécifiées."

Votre lettre du 13 du courant peut être regardée comme un rejet de ces propositions, ce qui mettrait ainsi fin aux négociations entamées par le duc de Buckingham et Chandos. Mais vous proposez dans votre lettre que la question soit réglée par le paiement immédiat d'une somme d'argent déterminée, ou par l'émission de bons, et vous vous dites prêt à entrer de nouveau en communication avec lord Granville à ce sujet.

Il est clair que cette négociation pour l'achat du territoire de la compagnie de la Baie d'Hudson doit avoir lieu entre les vendeurs et les acquéreurs, c'est-à-dire entre la compagnie et la colonie, et lord Granville est d'avis que si la négociation est reprise sur cette base ou sur une autre, le gouvernement de Sa Majesté ne peut, pour le moment, faire aucun bien en se chargeant de préparer ou de suggérer des conditions d'accommodement; il ne peut que simplement offrir de servir d'intermédiaire entre les deux véritables parties à la transaction, en faisant tout en son pouvoir pour faire disparaître les difficultés qui ne sont pas réellement inhérentes à l'affaire.

Agissant sur ce principe, lord Granville a communiqué à Sir G. Cartier et M. McDougall copie de votre lettre du 13. La lettre transmise sous ce pli est la réponse qu'il en a reçue.

Les phrases importantes, pour les fins actuelles, sont celles qui terminent la lettre.

Vous remarquerez que les représentants de la colonie exposent les principes d'après lesquels ils considèrent que le coût du territoire devrait être calculé, et expriment l'opinion que la somme de £106,431 est la plus élevée qui pourrait, dans tous les cas, être demandée par la compagnie, et qu'ils expriment aussi leur ferme conviction que nulle offre que le gouvernement impérial ou le gouvernement canadien pourraient juger suffisante ne serait acceptée par la compagnie. Sur la supposition qu'il en est ainsi, ils demandent au nom du gouvernement de la Puissance qu'on lui fasse la cession immédiate de tout le territoire, sujet aux droits de la compagnie, ou une cession des droits de souveraineté et de propriété sur tout le territoire qui n'a pas été jusqu'à ce jour valablement concédé à la compagnie, et qu'elle occupe maintenant en vertu de sa charte.

Sous ces circonstances, le comte de Granville me charge de vous communiquer la lettre ci-incluse qui, prise conjointement avec la correspondance antérieure, lui parait laisser peu d'espoir d'en arriver à un arrangement au moyen d'une indemnité. Si les directeurs de la compagnie croyaient qu'un pareil arrangement soit encore possible, Sa Seigneurie sera, comme de raison, prête à transmettre aux représentants du Canada toute proposition modifiée de la part de la compagnie. A défaut de cela, elle croit convenable d'inviter les directeurs à présenter, non pas une argumentation au sujet de la véritable nature et de l'étendue des prétentions de la compagnie, dont elle ne pourrait, n'étant pas devant un tribunal judiciaire, espérer aucun résultat, mais un exposé de toute objection qu'elle peut avoir, soit de principe, soit de détail, aux deux contre-propositions qui sont maintenant faites par Sir G. Cartier et M. McDougall de la part de la Puissance du Canada.

Et il ne serait peut-être pas indifférent d'ajouter quelles mesures la compagnie se propose de prendre pour garantir que la vie et les propriétés seront suffisamment protégées, et que les obligations internationales seront efficacement remplies dans son territoire, tant qu'elle restera responsable de son gouvernement.

Je suis, Monsieur, Votre très obéissant serviteur,

FREDERIC ROGERS.

Au très hon. Sir Stafford Northcote, M. P.

Sir F. Rogers à Sir Geo. Cartier et M. McDougall.

DOWNING STREET, 9 *mars* 1864.

MESSIEURS,—Lord Granville a transmis au gouverneur de la compagnie de la Baie d'Hudson copie de votre lettre du 8 février, et par ordre de Sa Seigneurie je vous transmets copie de la réponse qu'elle en a reçue.

La conclusion à laquelle Sa Seigneurie en est venue, après un soigneux examen de la correspondance qui a été échangée, et à la suite des représentations verbales à elle faites par vous-même et par les gouverneur et sous-gouverneur de la compagnie, est résumée dans la lettre ci-incluse qu'elle m'a enjoint d'adresser à Sir S. Northcote, et que vous voudrez bien considérer comme étant l'expression des vues du gouvernement de Sa Majesté; Sa Seigneurie n'a aucun doute que vous vous empresserez d'y donner votre attention.

Elle m'a de plus chargé de dire, pour le cas où les conditions suggérées dans cette lettre serait acceptées par les parties intéressées, que le gouvernement de Sa Majesté serait prêt à remplir les promesses contenues dans la dépêche de M. Cardwell du 17 juin 1865, et à proposer au parlement d'accorder la garantie impériale à un emprunt de £300,000, somme que le Canada devra payer à la compagnie lors de la cession des droits de cette dernière.

Ce que je viens de dire n'étant d'aucun intérêt pour la compagnie, il n'en est pas fait mention dans ma lettre à Sir Stafford Northcote.

Je suis, Messieurs, votre très obéissant serviteur,

(Signé,) FREDERIC ROGERS.

Sir Geo. E. Cartier, Baronnet,
W. McDougall, Ecr.

Sir Stafford Northcote à Sir Frederic Rogers, Baronnet.

HOTEL DE LA BAIE D'HUDSON,
LONDRES, 26 *février* 1869.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 22 du courant, me transmettant, par ordre du comte de Granville, copie d'une lettre adressée à Sa Seigneurie par Sir George Cartier et M. McDougall, au sujet de la lettre que je vous ai écrite à la date du 13 du mois dernier.

Le comité de la compagnie de la Baie d'Hudson croit comprendre, d'après votre lettre, que le comte de Granville ne désire pas qu'il entre en discussion sur la communication des délégués canadiens, et en conséquence il s'abstiendra de faire aucun commentaire sur le ton de cette communication, ou de critiquer et corriger ses assertions. S'il se trouve quelques-unes de ces assertions auxquelles le comte de Granville lui-même attache quelque poids, le comité sera heureux, lorsqu'on les lui aura indiquées, d'offrir à leur égard les observations qui pourront lui paraître nécessaires.

Quant à la manière dont les délégués canadiens envisagent la recommandation contenue dans ma lettre du 13 du mois dernier,—que le gouvernement canadien devrait compléter l'achat du territoire de la compagnie immédiatement, par le paiement d'une somme d'argent ou par la remise de bons,—le comité me prie de faire observer qu'il aurait pu éprouver quelque difficulté à découvrir, d'après les termes dans lesquels s'expriment les délégués, s'ils sont ou non prêts à accepter cette recommandation et à entamer une négociation avec la compagnie. Mais comme le comte de Granville, qui a eu des communications personnelles avec les délégués, est d'opinion que leur lettre, prise conjointement avec la correspondance antérieure, ne laisse que peu d'espoir d'arriver à un arrangement prochain par voie d'indemnité, le comité est forcé d'en venir à la conclusion qu'elle doit être regardée comme étant un refus virtuel de la part des délégués de discuter la question d'une manière sérieuse.

Si le comte de Granville croyait désirable en aucun temps que le comité renouvelât l'offre d'entrer en communication avec lui au sujet d'une vente au comptant, qu'il a faite par ma lettre du 13 janvier, il serait prêt à le faire. Pour le moment, et conformément à ce qu'il croit être les vues de Sa Seigneurie, il considère cette affaire comme terminée.

Il devient donc de mon devoir de répondre aux questions du comte de Granville, (1) Si le comité a quelques objections, soit de principe, soit de détail, à faire aux "contre-propositions" de Sir G. Cartier et M. McDougall; et (2) Quelles mesures la compagnie se propose de prendre pour garantir que la vie et les propriétés seront suffisamment protégées, et que les obligations internationales seront efficacement remplies dans son territoire, tant qu'elle restera responsable de son gouvernement.

A l'égard de la première des deux contre-propositions, savoir: que le droit de souveraineté sur tout le territoire en question soit immédiatement cédé au gouvernement de la Puissance, "sujet aux droits de la compagnie," le comité désire savoir si l'on veut que les droits de la compagnie soient constatés et définis avant que la cession ait lieu, ou seulement après. Si l'intention du comte de Granville est qu'ils soient constatés avant, le comité n'a aucune objection à faire à la proposition; mais si l'on veut que la cession ait lieu d'abord, et que les droits de la compagnie fassent ensuite le sujet d'une contestation

en Canada, avec droit d'appel aux cours de ce pays, je dois faire observer qu'une pareille ligne de conduite donnerait probablement lieu à beaucoup d'inconvénients, de frais et de désagréments pour toutes les parties intéressées, et serait aussi nuisible aux intérêts du règlement lui-même par la continuation d'une controverse irritante et épineuse. Quant à l'injustice que comporte une pareille proposition pour la compagnie, je me permettrai de renvoyer le comte de Granville à la lettre de Sir E. Head, à la date du 25 janvier 1868, au duc de Buckingham et Chandos, dans laquelle une semblable proposition est fort habilement discutée, et sur laquelle, ainsi que sur les extraits de discours prononcés dans le parlement canadien qu'elle contient, le comité désire attirer l'attention particulière du comte de Granville.

La seconde contre-proposition a trait à une cession au gouvernement de la Puissance des droits de souveraineté et de propriété dans "tout le territoire qui n'a pas jusqu'à ce jour été valablement concédé à la compagnie et qu'elle occupe actuellement en vertu de sa charte." A l'égard de cette proposition, le comité désire aussi respectueusement demander si les limites du territoire à céder doivent être distinctement établies dans l'acte de cession de manière à ce qu'il n'y ait aucun sujet de différend au sujet des limites des juridictions respectives. Même en y apportant le plus grand soin, le comité ne peut s'empêcher de craindre qu'il ne s'élève des difficultés dans les rapports avec les Sauvages et avec les différentes classes de chasseurs et de traficants qui fréquentent ces régions éloignées, si l'on introduit deux systèmes différents d'administration dans ces parties de l'extrême territoire Nord-Ouest qui seraient affectées par la cession projetée,—surtout si l'on considère combien la grande distance qui sépare ce territoire du Canada, et la difficulté des communications, rendront son administration par le gouvernement de la Puissance difficile et embarrassante. Si, cependant, le gouvernement de Sa Majesté se décide à prendre cette mesure, le comité fera tout en son pouvoir pour arriver à une bonne entente avec le gouvernement de la Puissance au sujet des détails des arrangements qui devront être pris dans les deux parties du territoire maintenant uni, et pour faciliter l'établissement d'un système administratif solide dans toutes deux.

Quant à la cession des droits de souveraineté sans une définition positive des limites qui doivent leur être assignées, et en vertu seulement de termes vagues et généraux, le comité croit qu'il n'a pas besoin de dire au comte de Granville qu'une pareille démarche serait non-seulement sujette aux objections que j'ai déjà mentionnées dans le cas de la première contre-proposition, mais encore à l'objection très grave qu'elle serait de nature à engendrer de constants conflits d'autorité et de fréquentes difficultés politiques. L'on ne peut guère espérer que la compagnie pourvoie à la sécurité de la vie et des propriétés, non plus qu'elle remplisse efficacement des obligations internationales, si l'on n'établit pas positivement ses limites et si l'on ne reconnait pas son titre à des parties importantes de son territoire. Il est probablement inutile pour moi de m'appesantir davantage sur cet argument.

Je dois maintenant m'occuper de la dernière question posée par le comte de Granville, —celle qui a rapport à la ligne de conduite que la compagnie se proposerait de suivre pour le gouvernement de son territoire, tant qu'elle en restera responsable.

Le comité me charge, en premier lieu, de rappeler à Sa Seigneurie qu'il n'est nullement autorisé à prendre aucun engagement au nom des actionnaires de la compagnie, et qu'il ne peut que se charger de leur soumettre certaines propositions et d'user de son influence pour en assurer l'adoption. Sous cette réserve, le comité est prêt à entrer immédiatement en communication avec le comte de Granville, à propos des mesures qui devraient être adoptées dans le but dont il parle. Ainsi que Sa Seigneurie le sait, le comité consentit à une résolution, dès le mois d'août 1863, à l'effet que dans l'opinion des directeurs il était opportun que l'autorité exécutive et judiciaire, sur l'établissement de la Rivière-Rouge et la portion sud-ouest de la Terre de Rupert, fût conférée à des fonctionnaires tenant cette autorité directement de la couronne, et l'exerçant au nom de Sa Majesté. En adoptant cette résolution, le comité voulait prouver son désir de voir l'établissement d'une colonie de la couronne dans cette partie de son territoire. Il croit encore que ce serait là le plan le plus satisfaisant que l'on pût suivre, et il est prêt à le discuter avec le gouvernement de Sa Majesté, s'il est encouragé à le faire.

Je suis chargé de dire que le comité serait prêt soit à conseiller la cession de telle partie des droits de propriété de la compagnie que l'on jugerait être un équivalent équi-

table des dépenses que l'établissement d'une colonie de la couronne imposerait au trésor impérial, soit à recommander à la compagnie, tout en conservant ses droits de propriété, de se charger elle-même de toutes les dépenses. Le comité est convaincu qu'un territoire où il se fait, dans l'état actuel primitif de ses moyens de communication, un commerce d'une valeur annuelle de plus de £400,000, et qui possède une étendue considérable de sol fertile qui n'exige pas de grands frais pour son défrichement et sa culture, est parfaitement capable de supporter les frais de tout gouvernement qu'il pourrait être requis de maintenir, et il n'a aucun doute que si l'état de la question était franchement soumis aux actionnaires, et si l'appui moral du gouvernement impérial leur était positivement promis, les fonds nécessaires seraient volontiers fournis.

Comme de raison, si le gouvernement de Sa Majesté était d'opinion que les grands objets qu'il a en vue pouvaient être également atteints par l'exercice des pouvoirs actuellement possédés par la compagnie, ou qui pourraient lui être conférés, et s'il croyait qu'il serait préférable d'adopter ce mode de gouvernement plutôt que d'ériger le territoire en colonie de la couronne, le comité se rallierait immédiatement à cet avis, et prierait le comte de Granville de lui dire quelle administration serait, dans l'opinion du gouvernement de Sa Majesté, suffisante pour faire face aux nécessités de la situation.

Il n'est guère nécessaire que j'ajoute que, dans le cas où un pareil arrangement serait conclu, la compagnie compterait sur la coopération cordiale du gouvernement en soumettant au parlement toute mesure nécessaire, et en protégeant l'établissement contre tout empiètement ou intervention de la part du Canada.

En terminant, je dois faire observer qu'il est important pour plusieurs raisons que les directeurs de cette compagnie communiquent bientôt aux actionnaires les progrès de cette négociation, et leur soumettent la correspondance qui a eu lieu. Ils espèrent que le comte de Granville n'aura aucune objection à ce qu'ils le fassent.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

STAFFORD H. NORTHCOTE,
Gouverneur.

Sir Frederic Rogers, Baronnet,
Ministère des Colonies.

Sir Frederic Rogers à Sir Stafford Northcote, Baronnet, etc.

DOWNING STREET, 9 mars 1869.

MONSIEUR,—Le comte de Granville a examiné la correspondance échangée au sujet de la cession au Canada de la juridiction et des droits territoriaux de la compagnie de la Baie d'Hudson dans l'Amérique du Nord.

Il est d'avis que cette question importante doit être définitivement réglée et dans un court délai. Il ne cherche pas à cacher que le gouvernement de Sa Majesté s'intéresse à son règlement. Il n'est pas à l'honneur de ce pays qu'une partie habitée des possessions de Sa Majesté demeure sans gouvernement reconnu capable de faire respecter les lois et de s'acquitter des obligations internationales. Tolérer un pareil état de choses dans certaines parties du territoire de la Baie d'Hudson serait une injustice pour ses habitants, et ne serait pas, non plus, sans danger pour les relations pacifiques entre ce pays et les Etats-Unis,—danger et injustice qui ne feront probablement que grandir à mesure que les ressources minières et agricoles de la zone fertile attireront les colons de l'est et du sud.

Pour le Canada, le règlement de la question n'est pas moins important, car il fera disparaître une cause de malaise entre lui et ses voisins,—malaise dont la mère-patrie même se ressent,—et enlèvera tout obstacle à ce que l'on considère comme le développement naturel de la confédération, tout en ouvrant un vaste champ à l'esprit d'entreprise des Canadiens et en faisant ressortir les avantages que le Canada est en mesure d'offrir à l'émigration anglaise. A l'exception de la Colombie Britannique, il permettrait au gouvernement de Sa Majesté de faire entrer de suite dans la confédération toute l'Amérique Britannique du Nord proprement dite.

Pour la compagnie de la Baie d'Hudson, l'on peut presque dire qu'il est nécessaire. Aujourd'hui, les bases même du titre de la compagnie ne sont pas incontestables.

Les limites de son territoire donnent lieu à des doutes dont il est impossible d'ignorer l'importance. Quels qu'ils puissent être, ses droits légitimes sont exposés à être méconnus, en l'absence de lois, par la masse des colons canadiens et américains, qu'elle ne pourrait guère empêcher de s'établir dans le pays. D'un autre côté, il serait difficile d'affirmer que les termes de sa charte ou que sa constitution la rendent capable, avec ces désavantages, de maintenir l'ordre et de remplir à l'intérieur et à l'extérieur les attributions d'un gouvernement.

L'effet préjudiciable que toutes ces incertitudes doivent exercer sur la valeur des propriétés de la compagnie n'est que trop évident.

Les intérêts de toutes les parties tendant ainsi évidemment vers un arrangement immédiat et définitif, lord Granville était des moins disposés à abandonner l'espoir d'y arriver par un compromis à l'amiable. Il est parfaitement au fait des difficultés d'un semblable compromis. Il ne se cache pas que l'estimation que la compagnie se forme de la nature et de la valeur de ses droits diffère largement de celle partagée par les représentants du Canada; il ne peut non plus tenter d'exprimer une opinion quelconque touchant l'exactitude relative de ces estimations. Il serait vraiment impossible d'en agir ainsi sans connaître jusqu'à quel point les droits de la compagnie seraient appuyés par le jugement d'une cour de justice.

Mais à la suite de communications fréquentes avec les deux parties, Sa Seigneurie est convaincue qu'elle servirait les intérêts de la Puissance du Canada, ceux de la compagnie et ceux du pays, en mettant devant les représentants du Canada et devant les directeurs de la compagnie des propositions distinctes, lesquelles, à ce qu'il semble, devraient être acceptées dans l'intérêt de chaque partie, et seraient appuyées par le gouvernement de Sa Majesté au moyen de toutes les influences qu'il peut légitimement exercer.

Si ces propositions sont réellement impartiales, lord Granville ne peut pas s'attendre à ce qu'elles soient acceptables aux deux parties intéressées. Mais il ne désespère pas que les deux parties verront, après mûre considération, que si ces propositions ne contiennent pas tous les avantages qu'elles pourraient en attendre, elles assurent néanmoins tout ce qui est politiquement et commercialement nécessaire, et les placent du coup dans une bien meilleure position, eu égard aux objets particuliers qu'elles ont en vue, que celle qu'elles occupent actuellement.

Les conditions proposées par Sa Seigneurie sont comme suit :—

1o. La compagnie de la Baie d'Hudson cédera à Sa Majesté tous les droits de gouvernement, propriétés, etc., dans la Terre de Rupert, qui sont spécifiés dans les 31 et 32 Vic., ch. 105, sec. 4; et aussi tout droit semblable dans toute autre portion de l'Amérique Britannique du Nord, non-enclavée dans la Terre de Rupert, le Canada ou la Colombie Britannique.

2o. Le Canada paiera à la compagnie £300,000 lorsque la Terre de Rupert aura été cédée à la Puissance du Canada.

3o. Dans les douze mois qui suivront la cession, la compagnie pourra choisir une étendue de terre avoisinant chacun de ses postes, dans les limites spécifiées par l'article 1.

4o. La dimension de ces étendues ne devra pas excéder acres dans le territoire de la Rivière-Rouge, ni 3,000 acres au-delà de ce territoire, et ces étendues ne devront pas excéder en totalité 50,000 acres.

5o. Autant que le permettra la configuration de la contrée, ces étendues auront la forme de parallélogrammes, dont la longueur ne sera pas de plus du double de la largeur.

6o. Pendant la période de cinquante ans après la cession, la compagnie de la Baie d'Hudson pourra réclamer dans tout township ou district compris dans la zone fertile, où des terres seront arpentées pour la colonisation, des concessions n'excédant par la vingtième partie des terres ainsi arpentées. Les étendues ainsi concédées seront divisées en lots et la compagnie paiera sa part des frais d'arpentage au *pro rata*, n'excédant pas par acre.

7°. Pour la mise à exécution de la présente convention, la zone fertile sera bornée comme suit :—Au Sud par les frontières des Etats-Unis ; à l'Ouest par les Montagnes Rocheuses ; au Nord par le Bras Nord de la Saskatchewan ; à l'Est par le lac Winnepeg, le lac des Bois et les cours d'eaux qui les relient.

8°. Tous les titres de terre conférés par la compagnie jusqu'à la date du 8 mars 1869 seront ratifiés.

9°. La compagnie aura la liberté de continuer son commerce sans obstacle, en sa capacité de corporation, et nulle taxe exceptionnelle ne sera imposée sur ses terres, son commerce, ses employés, ni aucun droit d'importation sur les marchandises importées par elle antérieurement à la cession.

10°. Le Canada devra prendre le matériel du télégraphe électrique au prix coûtant, ce prix devant comprendre les frais de transport, mais non l'intérêt de l'argent, et sujet à déduction pour les détériorations constatées.

11°. La réclamation de la compagnie au sujet de certains terrains, d'après l'arrangement de MM. Vaukoughnet et Hopkins, sera retirée.

12°. Les détails de cette convention seront réglés de suite par consentement mutuel, et les blancs laissés dans les articles 4 et 6 seront remplis en même tems.

Dans l'intérêt des représentants du Canada et de la compagnie, nous devons ajouter que lord Granville n'entend pas faire de ces conditions la base de nouvelles négociations, mais que c'est un dernier effort pour en arriver à un arrangement à l'amiable, dont il a presque désespéré, et qui, à son avis, finira par tourner à l'avantage de chaque partie.

Si ces propositions sont rejetées, soit par la Puissance du Canada, soit par la compagnie, Sa Seigneurie considère que la seule chose qui lui restera à faire sera d'obtenir une décision formelle au sujet des droits de la couronne et de la compagnie, et dans ce but, elle recommandera à Sa Majesté de renvoyer l'examen de ces droits au comité judiciaire du conseil privé, dont la décision formera la base de toute législation ou intervention exécutive future que le gouvernement de Sa Majesté pourra trouver nécessaire.

Quel que soit le résultat de ces propositions, Sa Seigneurie désire exprimer son appréciation de la cordialité et de la courtoisie qui lui ont été manifestées, dans tout le cours de ces négociations, par les représentants du Canada, et par les gouverneur et sous-gouverneur de la compagnie, et de la patience avec laquelle ils se sont livrés à l'examen de propositions qui, à leur point de vue particulier, devaient nécessairement leur paraître peu favorables.

Lord Granville sait que des propositions de ce genre demandent considération; mais il espère que vous voudrez bien lui faire connaître votre décision le plus tôt possible.

Je suis, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

FREDERIC ROGERS.

Sir Stafford Northcote, Bart., etc.

RÉSOLUTIONS passées par le gouverneur et le comité de la compagnie de la Baie d'Hudson, le 12 mars 1869, et transmises aux délégués.

Résolu,—Que le comité recommande aux actionnaires d'accepter les propositions de lord Granville, si les ministres canadiens consentent aux modifications suivantes :—

1o. Que le Canada n'imposera aucun droit d'exportation sur les fourrures.

2o. Que l'article 6me soit modifié de manière à permettre à la compagnie de différer l'exercice de son droit de réclamer sa part de chaque township, pendant une période n'excédant pas dix années après l'arpentage.

3o. Que la compagnie ne contribuera pas aux frais d'arpentage.

4o. Que la proportion des terres mises à la disposition de la compagnie soit élevée d'un vingtième à un dixième.

5o. Que les factoreries de l'Orignal (*Moose*) et d'York soient retenues comme ports d'entrée.

6o. Que le Canada se charge de payer les £300 par an qui sont maintenant payés à l'Evêque de la Terre Rupert, ainsi que les autres dépenses d'une nature publique maintenant acquittées par la compagnie.

7o. Que des dispositions soient prises à l'effet de renvoyer à des arbitres toute question pouvant surgir de la convention.

Sir G. E. Cartier et M. McDougall à Sir Stafford Northcote.

HOTEL DU PALAIS DE WESTMINSTER,
LONDRES, 13 mars 1869.

MONSIEUR.—Nous avons l'honneur d'accuser réception d'une copie de certaines résolutions adoptées par le gouverneur et le comité de la compagnie de la Baie d'Hudson, le 12 du courant, suggérant d'importantes modifications aux propositions de lord Granville pour la cession de la Terre de Rupert au Canada.

Nous vous prions d'informer le comité que, dans notre opinion, les propositions de lord Granville sont beaucoup plus favorables à la compagnie de la Baie d'Hudson que toute autre proposition antérieure de la part du gouvernement impérial, et beaucoup plus onéreuses pour le Canada qu'on ne l'avait donné à entendre au gouvernement et au peuple de ce pays. C'est avec beaucoup de répugnance que nous avons consenti à recommander à la favorable considération du gouvernement canadien les propositions de lord Granville, si la compagnie les accepte purement et simplement, mais non autrement. Les modifications et additions proposées par le comité ne constituent pas, à notre avis, des "détails" dans le sens du 12e article des propositions de lord Granville, mais bien des modifications essentielles et importantes à la base même des négociations. C'est pourquoi nous ne pouvons y consentir ni nous charger de recommander leur acceptation par le gouvernement canadien.

Nous devons de plus vous faire observer qu'en nous posant ces conditions, le comité suppose qu'elles seront acceptées ou approuvées par le gouvernement impérial. Si nous sommes bien informés, le comité n'est pas justifiable de faire une pareille supposition. Dans la lettre de Sir Frederic Rogers, nous communiquant copie des propositions de lord Granville, l'on nous assure que ces propositions comportent "les vues du gouvernement de Sa Majesté;" et dans la lettre transmettant ces vues à la compagnie, il est dit que "lord Granville n'entend pas faire de ces conditions la base de nouvelles négociations." Il s'ensuit, croyons-nous, que les propositions de lord Granville doivent être regardées comme *l'ultimatum* du gouvernement impérial, et qu'elles doivent être acceptées ou rejetées en leur entier. L'acte 31-32 Victoria, chapitre 105 (lequel n'a pas été présenté à l'instance, ni passé en faveur des intérêts du gouvernement canadien), laisse au gouvernement impérial le soin de négocier les conditions auxquelles la cession devra être effectuée par la compagnie à la couronne, et nous sommes d'avis que, jusqu'à ce que l'acte soit révoqué ou que les négociations soient rompues, ces dernières doivent rester sous le contrôle de la couronne.

Nous serons heureux de conférer avec vous sur toutes les questions de "détail" dont le règlement, aux termes des propositions de lord Granville, est laissé au gouvernement canadien et à la compagnie de la Baie d'Hudson.

Nous avons l'honneur d'être, Monsieur,
Vos très-obéissants serviteurs,

(Signé,) GEO. ET. CARTIER,
WM. MCDOUGALL.

A Sir Stafford Northcote, M. P.,
etc., etc., etc.

Sir Strafford Northcote à Sir G. E. Cartier et M. McDougall.

HÔTEL DE LA BAIE D'HUDSON,
LONDRES, 16 mars 1869.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre en date d'hier, en réponse à ma lettre à Sir George Cartier, et dans laquelle j'avais inclus une copie des résolutions adoptées à l'assemblée du comité de la compagnie de la Baie d'Hudson le 12 du courant.

Il n'est pas nécessaire que j'entre dans la question que vous soulevez de savoir si lord Granville serait ou ne serait pas prêt à accepter des modifications aux conditions exprimées

dans la récente communication de Sa Seigneurie à ce comité, au cas où elles seraient acceptées par ce comité d'un côté et par vous-même de l'autre. Tout en disant qu'il n'entendait pas faire de ces conditions la base de nouvelles négociations, lord Granville ajoutait qu'il laissait aux parties le soin de régler les détails de l'arrangement par accord mutuel. La plus grande partie des résolutions que je vous ai transmises dans ma lettre du 12 courant avaient pour but d'amener une décision sur certains détails à l'égard desquels le comité devra fournir des explications complètes aux actionnaires de la compagnie, s'il se décide à soumettre les propositions de lord Granville à une assemblée générale.

Si dans votre opinion elles dépassent ce but, le comité sera prêt à les reprendre en considération et à en conférer avec vous.

Au sujet de la résolution par laquelle le comité propose que l'étendue des terres qui seraient laissées à la compagnie soit d'un dixième au lieu d'un vingtième, je dois vous dire que le comité l'a rescindée.

Avant d'en venir à une conclusion touchant la ligne de conduite qu'il doit suivre, le comité attend votre réponse à l'égard des autres résolutions.

Je suis, Messieurs,
Votre obéissant serviteur,
STAFFORD H. NORTHCOTE.

Sir George E. Cartier, Bart., et
L'honorable Wm. McDougall, C. B.

Sir G. E. Cartier et M. McDougall à Sir Stafford Northcote.

HÔTEL DU PALAIS DE WESTMINSTER,
Londres, 18 mars 1869.

MONSIEUR,—Nous avons l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 16 courant, par laquelle vous nous informez que le comité de la compagnie de la Baie d'Hudson a rescindé la résolution, adoptée le 12 courant, demandant un *dixième* au lieu d'*un vingtième*, tel que proposé par lord Granville, des terres qui pourront être arpentées en vue de la colonisation dans le territoire du Nord-Ouest. Vous dites de plus que si les autres résolutions qui nous ont été transmises dépassent les "détails de l'arrangement" que lord Granville laissait à régler "par accord mutuel," le comité est prêt à les reprendre en considération.

1° Pour ce qui est de la première résolution: "Que le Canada n'imposera aucun droit d'exportation sur les fourrures," nous vous prions d'informer le comité que ce n'est ni la politique ni la coutume du gouvernement canadien de recourir aux "droits d'exportation" comme source de revenu. Nous n'hésitons pas à dire que nous croyons que les droits que le comité désire voir prohiber ne seront pas perçus, mais il ne serait évidemment pas convenable que nous acceptions un arrangement qui pourrait entraver la liberté d'action du parlement canadien dans les modifications de son tarif qui pourraient devenir nécessaires plus tard.

2° La proposition de modifier l'article 6ème de manière à permettre à la compagnie de différer l'exercice de son droit de réclamer sa part de terres dans les townships jusqu'à une période de dix ans après l'arpentage, peut, croyons-nous, être acceptée, à condition que la compagnie borne sa réclamation aux terres qui ne seraient pas vendues à l'époque où elle déclarera son intention d'entrer en possession de sa part du township.

3° La demande d'être exemptée des frais d'arpentage, que lord Granville proposait de mettre à la charge de la compagnie, ne constitue pas, croyons-nous, une matière de "détail" dans le sens du douzième article. Mais si l'on craignait que les frais encourus pussent devenir excessifs, nous ne voyons pas d'objection, afin de faire disparaître cette appréhension, à introduire une clause stipulant que les dépenses encourues par la compagnie pour l'arpentage des terres qui lui seront abandonnées ne devront, en aucun cas, excéder huit centins par acre.

4° Nous ne doutons pas que les Factoreries de l'Orignal et d'York ne soient maintenues comme ports d'entrée, si l'on continue à y importer des marchandises. Mais si par suite de l'ouverture de communications à l'intérieur, le commerce se portait vers d'autres ports, il ne semble pas juste que le gouvernement canadien doive être obligé de maintenir des

établissements douaniers à la Baie d'Hudson. La coutume du gouvernement canadien est d'établir des ports d'entrée partout où les intérêts du commerce l'exigent; c'est pourquoi nous ne voyons pas la nécessité ou l'opportunité de faire de stipulations à ce sujet.

5° La demande que le salaire de l'évêque anglican de la Terre de Rupert soit à l'avenir imputé au trésor canadien, ne saurait, croyons-nous, être regardée comme un "détail" dans le sens du 12e article des propositions de lord Granville. La cession par la compagnie de tous droits et pouvoirs de gouvernement comporte nécessairement que le nouveau gouvernement doit assumer "toute dépense d'une nature publique." Mais consentir à conserver les charges supportées actuellement par la compagnie *eo nomine*, serait perpétuer un système que la cession du territoire au Canada a pour but de faire disparaître.

6° La dernière proposition du comité soulève de très-sérieuses objections. La cession des droits de gouvernement et de juridiction territoriale par la compagnie à la couronne et le transport de ces droits au gouvernement canadien sont des actes d'Etat, sanctionnés par un statut impérial, et devront avoir toute la force et la durée de lois fondamentales. La proposition de soumettre à un tribunal extra-constitutionnel toutes les questions qui pourraient surgir de cette loi n'est pas justifiée par l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, et, si elle était adoptée, nous craignons qu'elle pourrait créer de la confusion et de l'embarras, et retarder indéfiniment l'établissement d'un gouvernement efficace dans la Terre de Rupert.

Nous devons refuser d'admettre, même implicitement, que les tribunaux judiciaires et les autorités générales et locales de la Puissance du Canada méconnaîtront, ou hésiteront à respecter et exécuter, de bonne foi, tous les termes et conditions de l'arrangement proposé.

Nous avons l'honneur d'être, Messieurs,
Vos obéissants serviteurs,

A Sir Stafford Northcote, M. P.,
etc., etc., etc.

GEO. ET. CARTIER,
WM. MCDOUGALL.

Sir G. Cartier et M. McDougall à Sir F. Rogers.

HÔTEL DU PALAIS DE WESTMINSTER,
Londres, 27 mars 1869.

MONSIEUR,—Votre lettre du 9 courant, accompagnée d'une copie des propositions faites par lord Granville à la compagnie de la Baie d'Hudson dans votre lettre de la même date à Sir Stafford Northcote, n'a pas reçu de notre part un accusé de réception formel; n'étant pas certains que la compagnie accepterait ces propositions, nous exposâmes verbalement à lord Grandville nos objections à ses propositions, mais finalement nous consentîmes à les recommander au gouvernement canadien, à la condition que la compagnie déclarerait d'abord qu'elles les accepte. Sir Stafford Northcote s'est mis depuis en communication directe avec nous et nous a proposé d'importantes modifications aux conditions de lord Granville, auxquelles nous n'avons pu consentir. Sur quelques points de détail, nous convînmes que les conditions pourraient être modifiées ou précisées, si, par l'un ou l'autre de ces moyens, l'on pouvait arriver à des arrangements généralement plus acceptables aux actionnaires de la compagnie. Nous sommes informés que Sir Stafford Northcote a communiqué à lord Granville la correspondance échangée entre nous à ce sujet. A sa réunion du 24 courant, la compagnie ayant remis à quinzaine son acceptation des propositions de lord Granville, nous regrettons de ne pouvoir attendre sa décision. Nos devoirs publics nous rappellent immédiatement au Canada. Nous avons maintenant l'honneur de répéter ici la demande formulée dans notre lettre du 8 février, savoir: que le gouvernement Impérial donne immédiatement suite à l'adresse du Parlement canadien adoptée en décembre 1867, ou que pendant que se poursuivront les négociations entamées pour la cession de la Terre de Rupert, le territoire du Nord-Ouest, ou toute la partie de l'Amérique Britannique du Nord, depuis le Canada, à l'Est, jusqu'à la Colombie Britannique, l'Alaska et l'Océan Arctique, à l'Ouest et au Nord, qui n'a pas été jusqu'à ce jour valablement con-

cédée " au gouverneur et à la compagnie d'aventuriers d'Angleterre faisant la traite à la Baie d'Hudson," et actuellement occupée par ces derniers, soit immédiatement cédée à la Puissance du Canada, sous l'autorité de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867.

(Signé,) G. E. CARTIER,
WM. MCDOUGALL.

Sir F. Rogers au Très-Honorable Sir S. H. Northcote, Bart.

DOWNING STREET, 3 avril 1869.

Je suis chargé par le comte de Granville de vous transmettre copie d'une lettre adressée par lui à Sir G. Cartier et M. McDougall, ainsi qu'une lettre qu'il a reçue d'eux en réponse, lettre dans laquelle ils déclarent accepter les conditions qui vous ont été proposées en même temps qu'à eux-mêmes pour la cession des droits territoriaux et autres de la compagnie de la Baie d'Hudson dans la Terre de Rupert. Je dois ajouter que ces messieurs ont verbalement informé Sa Seigneurie qu'ils croient que le gouvernement canadien acceptera ces conditions et qu'ils ont la confiance que le parlement canadien ne les rejettera pas; et ils ont ajouté qu'au cas où la cession aurait lieu, la compagnie de la Baie d'Hudson pourra compter sur la justice et la bonne volonté du gouvernement et du parlement du Canada

(Signé,) F. ROGERS.

MEMOIRE.

Détails de la convention conclue entre les Délégués du Gouvernement de la Puissance et les Directeurs de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

1. Il est entendu qu'en cédant à Sa Majesté tous ses droits, etc., dans toute partie de l'Amérique du Nord non-comprise dans la Terre de Rupert, le Canada ou la Colombie Britannique, la compagnie se réserve les postes qu'elle occupe actuellement dans le territoire du Nord-Ouest.

2. Il est entendu que la compagnie sera réputée avoir fait un choix, en vertu de l'article III, du moment que dans les douze mois elle aura indiqué le nombre d'acres de terre qu'elle se propose de réserver dans le voisinage de chaque poste, et l'arpentage devra en être réellement fait avec toute la diligence convenable.

3. Il est entendu que dans l'établissement de la Rivière-Rouge, les dimensions des étendues de terre qui seront réservées autour du Fort Garry Supérieur, n'excèderont pas (dix) acres; et qu'autour du Fort Garry Supérieur, elles n'excèderont pas (trois cents) acres.

4. Il est entendu qu'une liste des postes autour desquels la compagnie voudra se réserver des étendues de terre, indiquant la dimension de l'étendue qu'il lui faudra, sera dressée immédiatement et communiquée aux ministres canadiens.

5. Il est entendu que l'article V sera censé signifier que les étendues de terre feront face à la rivière ou route qui y conduit et affecteront à peu près la forme de parallelogrammes, dont le front n'excèdera pas la moitié de la profondeur.

6. Il est entendu que la compagnie ne pourra différer l'exercice de son droit de réclamer sa part dans chaque township pendant plus de dix ans après qu'il aura été arpenté; mais sa réclamation devra être restreinte aux terres restant à vendre à l'époque où elle déclarera son intention de la faire.

7. Il est entendu que le blanc dans l'article VI sera rempli par les mots *huit centins* (monnaie canadienne).

8. Il est entendu que l'indemnité à payer aux Sauvages pour les terres destinées à la colonisation sera réglée par le gouvernement canadien de concert avec le gouvernement impérial, et que la compagnie sera libérée de toute responsabilité à cet égard.

STAFFORD H. NORTHCOTE,
G. E. CARTIER,
WM. MCDOUGALL.

22 mars 1869.

Le Secrétaire d'Etat pour les Colonies au Gouverneur-Général.

(Canada, No. 64.) DOWNING STREET, 10 avril 1869.

MONSIEUR,—Les propriétaires de la compagnie de la Baie d'Hudson ont pris en considération, à une assemblée spéciale, les conditions auxquelles ils ont été invités à céder leurs droits territoriaux à la Puissance du Canada, et je vous transmets sous ce pli copie d'une lettre qui m'a été adressée par Sir Stafford Northcote, d'après laquelle vous verrez que ces conditions ont été acceptées.

Vous remarquerez que le gouverneur et le comité de la compagnie sont autorisés à concourir dans toutes les mesures qui seront jugées nécessaires pour effectuer cette cession, et pour assurer à la compagnie tous les droits et réserves auxquels elle aura droit, pourvu que l'acceptation de ces conditions par le gouvernement et le parlement du Canada lui soit dûment signifiée dans le cours de six mois.

J'ai l'espoir que l'on peut s'attendre avec confiance à cette acceptation, et que par ce moyen l'on pourra étendre les bienfaits d'un gouvernement régulier à ceux des sujets britanniques qui occupent aujourd'hui le territoire de la compagnie, établir les étendues de terres fertiles qui sont situées au centre du continent, et réunir toute l'Amérique Britannique du Nord sous un seul et même gouvernement central.

Je désire vous exprimer l'espoir du gouvernement de Sa Majesté sur un point dont il n'a pas encore été question. Il croit que, quelle que puisse avoir été la politique de la compagnie ou l'effet des droits conférés par sa charte sur les progrès des établissements, les tribus sauvages, qui forment la population actuelle de cette partie de l'Amérique, ont fait de grands progrès sous l'égide de la compagnie.

Elles ont été protégées contre quelques-uns des vices de la civilisation; on leur a enseigné, d'une manière appréciable, à respecter les lois et à compter sur la justice de l'homme blanc; et elles ne paraissent pas avoir souffert d'aucune cause d'extinction au-delà de celles qui sont inhérentes à leurs habitudes et au climat. Je suis convaincu que votre gouvernement n'oubliera pas le soin qui est dû à ceux qui devront bientôt être exposés à de nouveaux dangers et qui, dans les progrès de la colonisation, seront dépossédés des terres dont ils sont habitués à jouir comme leur appartenant, ou se verront resserrés dans des limites fort restreintes.

Cette question n'a pas échappé à mon observation lorsque j'ai rédigé les propositions que j'ai soumises aux délégués canadiens et au gouverneur de la compagnie de la Baie d'Hudson.

Si je n'y ai pas alors fait allusion, c'est que je sentais la difficulté qu'il y avait d'insister sur des conditions précises sans qu'il fût possible de prévoir les circonstances sous lesquelles ces conditions seraient appliquées, et qu'il me paraissait plus sage et plus convenable de m'en rapporter au sentiment du devoir et de la responsabilité qui incombaient au gouvernement et à la population d'un pays comme le Canada.

Ce gouvernement, je crois, n'a jamais cherché à éluder ses obligations envers ceux dont les droits incertains et les moyens primitifs d'existence se trouvent compromis par la présence de l'homme civilisé. Je suis convaincu qu'il ne les oubliera pas dans le cas actuel, mais que les anciens habitants du pays seront traités avec toute la sollicitude et tous les égards propes à les préserver des dangers du changement prochain, et à leur prouver l'intérêt amical que leurs nouveaux gouvernants portent à leur bien-être.

Avec l'expression de cet espoir, je terminerai ma dépêche en me bornant à répéter mon sincère désir de voir l'annexion de ce grand territoire s'accomplir promptement et produire pour la Puissance tous les avantages que les hommes d'Etat du Canada ont raison d'en attendre.

Je suis, etc.,

(Signé,) GRANVILLE.

Au Gouverneur le Très-Honorable
Sir John Young, Baronnet,
G. C. B., etc., etc., etc.

Sir S. Northcote à Sir F. Rogers.

HOTEL DE LA BAIE D'HUDSON,
Londres, 10 avril 1869.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous apprendre, pour l'information du comte de Granville, qu'à une assemblée de la compagnie de la Baie d'Hudson tenue le 9 du courant, la résolution suivante fut adoptée par une grande majorité des propriétaires spécialement convoqués pour prendre en considération la proposition contenue dans votre lettre du 9 du mois dernier, au sujet de la cession du territoire, etc, de la compagnie à Sa Majesté :

"Qu'il est opportun d'accéder aux conditions proposées dans la communication ci-dessus mentionnée, et de céder à Sa Majesté tous les droits territoriaux de cette compagnie dans la Terre de Rupert, et dans toute autre partie de l'Amérique Britannique du Nord non-comprise dans la Terre de Rupert, le Canada ou la Colombie Britannique ; et que le gouverneur et le comité soient autorisés, et ils le sont par le présent, à faire cette cession dès que ces conditions auront été acceptées par le gouvernement et le parlement du Canada, pourvu que l'acceptation des conditions par le gouvernement et le parlement du Canada leur soit signifiée par le Secrétaire d'Etat pour les colonies dans le cours de six mois après l'adoption de la présente résolution ; et qu'à cette fin le gouverneur et le comité concourrent dans toutes les mesures qui seront jugées nécessaires pour effectuer cette cession, et pour assurer à la compagnie tous les droits et réserves auxquels, d'après la lettre de Sir Frederic Rogers, la compagnie aura droit."

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,) STAFFORD H. NORTHCOTE,
Gouverneur.

Sir F. Rogers, Baronnet.

Mémoire d'une nouvelle convention entre Sir Geo. Et. Cartier et Sir Stafford Northcote.

Considérant que le Bras Nord de la rivière Saskatchewan est la limite septentrionale de la zône fertile, et qu'en conséquence les terres situées sur la rive nord ne sont pas comprises dans le territoire dont la compagnie devra se réserver un vingtième, il est entendu qu'en formant les townships aboutissant à la rive nord, la compagnie aura la faculté de prendre son vingtième de ces townships, en abandonnant à la Puissance du Canada une quantité égale sur la portion des terres lui revenant dans les townships établis sur la rive sud.

Il est entendu que les townships de la rive nord ne s'étendront pas dans l'intérieur, pour les fins ci-dessus, à plus de cinq milles de la rivière.

Il est entendu qu'en traçant des chemins publics, des canaux, etc., à travers toute étendue de terre réservée par la compagnie, le gouvernement canadien pourra prendre, sans indemnité, possession des terrains nécessaires à ces objets, n'excédant pas un vingt-cinquième du nombre d'acres composant cette étendue ; mais si le gouvernement canadien a besoin de terrains qui seront réellement en état de culture, ou sur lesquels il aura été érigé quelque construction, ou qui seront nécessaires pour donner aux employés de la compagnie accès à une rivière ou un lac, ou qui feront face à une rivière ou un lac, il en paiera la valeur raisonnable à la compagnie, et donnera une indemnité pour tout dommage fait à la compagnie ou à ses employés.

Il est entendu que tous les terrains dont le gouvernement prendra possession en vertu de la clause précédente, devront être affectés à des fins publiques.

GEO. E. CARTIER,
STAFFORD H. NORTHCOTE.

Londres, 29 mars 1869.

RÉPONSE

A une Adresse de la Chambre des Communes, en date du 5 mai, 1869; demandant copie de la pétition de M. Bonaventure Viger, demandant une indemnité pour certaines dépenses qu'il a encourues dans son exil aux îles Bermudes, en 1838, et de toute correspondance entre le Gouvernement et lui-même à ce sujet.

Par Ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat.

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,
Ottawa, 7 Mai 1869.

[*Conformément à la recommandation du comité-conjoint des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

RÉPONSE

A une adresse de la Chambre des Communes, en date du 23 avril 1869 ; demandant copie de toutes communications avec le gouvernement au sujet de l'exportation des monnaies d'argent américaines et de la réduction de leur valeur.

Par Ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,

Secrétaire d'Etat.

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,
Ottawa, le 10 Mai 1869.

CORRESPONDANCE RELATIVE À LA VENTE DES MONNAIES D'ARGENT.

1. M. Rose à MM. Baring, Frères et Cie., 31 décembre 1867.
2. M.M. Glyn, Mills, Currie et Cie. à M. Rose, 18 janvier 1868.
3. M. Rose à MM. Baring, Frères et Cie., 5 février 1868.
4. Rapport au conseil et ordre à ce sujet, 3 février 1868.
5. M. Rose à M. King, 10 février 1868.
6. M. King à M. Rose, 10 février 1868.
7. M. Rose à M. King, 12 février 1868.
8. M. King à M. Rose, 14 février 1868.
9. M. King à M. Rose, 25 mars 1868.

9½. Télégramme de M. Rose à M. King, 25 mars 1868.

10. M. King à M. Rose, 27 mars 1868.
11. Compte du gouvernement avec la banque de Montréal.

(TRADUCTION.)

BUREAU DU MINISTRE DES FINANCES,
Ottawa, Canada, le 31 décembre 1867.

MESSIEURS,—Le gouvernement du Canada se propose d'acheter une partie des monnaies d'argent américaines en circulation dans ce pays, mais avant d'effectuer cet achat, il désire savoir à quel prix on peut en disposer à Londres ou ailleurs. Ces monnaies sont principalement des demi-piastres et des pièces de vingt-cinq centimes, avec quelques-unes de moindre valeur, presque toutes frappées depuis 1852.

En consultant le rapport du directeur de la monnaie des Etats-Unis, vous verrez que le titre de fin de ces monnaies est de 900 millièmes, et que leurs poids respectifs, en grains, sont comme suit :—

	Grains.
La demi-piastre	192
Le quart de piastre (25 centins)	96
Le décime (10 centins)	38.4
Le demi-décime (5 centins)	19.2

La demi-piastre et le quart de piastre ont probablement perdu chacun un demi grain par le frottement. Je vous serai très-obligé si vous pouvez me dire, le plustôt possible, à quel taux l'on pourrait disposer d'un million de piastres, par exemple, à Londres, et quels frais on aurait à encourir pour convertir ces monnaies en argent pour l'usage général du gouvernement en Angleterre.

Je suis, etc.,

(Signé,) JOHN ROSE,
Ministre des Finances.

MM. Baring, Frères et Cie.,
" Glyn, Mills, Currie et Cie.,
Londres, Angleterre.

Par le " Russia." LONDRES, le 18 janvier 1868.

A l'Honorable John Rose,
Ministre des finances, Ottawa.

MONSIEUR.—Nous avons l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 31 *ultimo*, dans laquelle vous nous demandez à quel taux l'on pourrait disposer d'un million de piastres américaines sur notre marché, et nous vous adressons un compte, *pro formâ*, du résultat de cette opération. Nous n'avons pas indiqué le prix du fret, que vous pouvez facilement constater chez nous. On nous informe qu'il serait avantageux d'adresser les valeurs à destination de Southampton de préférence à tout autre port anglais.

Dans l'espoir que vous serez satisfait de ces renseignements,

Nous sommes, etc.,

(Signé,) GLYN, MILLS, CURRIE & CIE.

COMPTE, *pro formâ*, de la vente de monnaie d'argent américaines, reçues du Canada à compte des intéressés.

	£ s. d.	£ s. d.
$500,000 de demi-piastres et quarts de piastres américaines, pesant 400,000 onces, à 4.10 § par once	.....	97,708 6 8
$500,000 en décimes et demi-décimes, pesant 400,000 onces, à 4.10½ par once	.....	97,500 0 0
		£195,208 6 8
FRAIS.		
Assurance sur £200,000, à 5.3 pour cent et droit	550 0 0	
Fret	.....	
Courtage, ½ pour cent	244 0 2	
Commission, ½ pour cent	976 0 0	
Sacs, empaquetage, etc	20 0 0	
		1,790 0 2
Produit net	.....	£193,418 6 6

E.E. LONDRES, janvier, 1868.

Le poids indiqué par les piastres est celui qu'elles ont lorsqu'elles sortent de la monnaie.

Leur valeur actuelle à Londres serait moindre de 1 à 3 pour cent, suivant la période durant laquelle elles ont été en circulation. Le prix pourrait aussi varier légèrement d'après les cours de la bourse.

(Copie)

DEPARTEMENT DES FINANCES,
Ottawa, le 5 février, 1868.

MM. Glyn, Mills, Currie et Cie.,
" Baring Frères et Cie. Londres,

MESSIEURS,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 16 janvier, avec laquelle vous me transmettez un compte *pro formâ* de vente de monnaies d'argent américaines. Je vous remercie de l'obligeance que vous avez mise à me transmettre ces renseignements.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé,) JOHN ROSE,
Ministre des Finances.

Le ministre des finances a l'honneur de faire rapport que dans l'état actuel du marché monétaire on pourrait avantageusement disposer en Angleterre d'une partie des monnaies d'argent américaines actuellement en circulation en Canada.

Il soumet ici un état fourni par nos agents financiers en Angleterre et indiquant le produit que donneront, selon toute probabilité, un chargement de ces monnaies ; mais il croit que le gouvernement n'a pas à sa disposition les moyens nécessaires pour entreprendre lui-même cette opération.

Il recommande donc qu'on l'autorise à faire des arrangements avec les agents financiers en Canada, pour acheter des monnaies d'argent américaines à un montant n'excédant pas $600,000, au moyen de l'émission de bons à 6 p. cent, en telles sommes payables en 20 ou 25 ans que l'on jugera convenables, et que le gouvernement aura la faculté de couvrir en effets de la Puissance à sept ans de date, avec la convention que l'intérêt payable par le gouvernement, sur ces bons, n'excédera pas 6½ p. cent par année durant 20 ou 25 ans.

(Signé,) JOHN ROSE,
Ministre des Finances.

Ottawa, le 3 février 1868.

Rapport d'un comité de l'Hon. Conseil Privé approuvé par Son Excellence le Gorverneur-Général en Conseil, le 4 février 1868.

Dans un mémoire en date du 3 courant, l'hon. ministre des finances fait rapport que, d'après l'état actuel du marché monétaire, on pourrait avantageusement disposer en Angleterre d'une partie des monnaies d'argent américaines actuellement en circulation en Canada ; il soumet un état fourni par nos agents financiers en Angleterre et indiquant le produit que donnerait, selon toutes probabilités, un chargement de ces monnaies ; mais il croit que le gouvernement n'a pas à sa disposition les moyens nécessaires pour entreprendre cette opération. Il recommande donc qu'on l'autorise à faire des arrangements avec les agents financiers en Canada, pour acheter des monnaies d'argent américaines à un montant n'excédant pas $600,000, au moyen de l'émission de bons à 6 p. cent, en telles sommes payables en 20 ou 25 ans que l'on jugera convenable, et que le gouvernement aura la faculté de convertir en effets de la Puissance à sept ans de date, avec la convention que l'intérêt payable par le gouvernement, sur ces bons, n'excédera pas une moyenne de 6½ par cent par année durant 20 ou 25 ans.

Le comité recommande que l'autorisation requise soit accordée.

Certifié. (Signé,) W. H. LEE,
G. C. P.

A l'hon. Ministre des Finances,
etc., etc., etc.

MONTREAL, 10 février 1868.

CHER MONSIEUR,—Le gouvernement désire exporter une certaine quantité de monnaies d'argent américaines, si cette exportation peut se faire avantageusement.

Je vous adresse ci-jointe copie d'une lettre de nos agents financiers à Londres et accompagnée d'un compte de vente *pro formâ*, indiquant combien un million de piastres, en diverses monnaies, réaliserait à Londres.

En vous faisant cette communication, j'ai pour but de vous demander si la banque se chargerait de cette transaction et quelle commission elle exigerait pour le faire.

Je me propose d'émettre des bons de la Puissance, cours canadien, à 25 ans de date, et de les donner en paiement de la monnaie d'argent, mais à la condition que le gouvernement n'ait pas à payer plus de 6½ p. cent d'intérêt, sur ces bons, par année.

Les porteurs auront la faculté de convertir ces bons en effets de la Puissance.

Je serais heureux de savoir si vous pensez que l'opération peut s'effectuer aux conditions ci-dessus, et s'il serait prudent d'essayer la conversion directe des bons en argent monnayé à un taux fixe, ou bien s'il ne vaudrait pas mieux acheter l'argent graduellement, à des conditions favorables, sans perdre de vue que le placement des bons forme partie essentielle de la transaction.

Votre prompte réponse obligera,

Votre dévoué,

(Signé,) JOHN ROSE.

E. W. King, Ecuier, Gérant-Général,
Banque de Montréal, Montréal.

BANQUE DE MONTRÉAL,
Montréal, 10 février 1868.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre d'aujourd'hui, relative à l'exportation d'une certaine quantité de monnaies d'argent américaines, dans le cas où cette exportation pourrait se faire avantageusement.

J'ai examiné le compte *pro formâ* de la vente de $1,000,000 de monnaies d'argent américaines par l'intermédiaire des agents financiers du gouvernement à Londres.

Comme ces messieurs le font observer dans leur postcriptum, il faut déduire d'un à trois p. cent pour la dépréciation que les monnaies ont subi depuis qu'elles sont en circulation, et ils n'ont pu faire entrer dans leur calculs le fret océanique et les frais d'express en Canada jusqu'au lieu d'embarquement. J'observe que le gouvernement a l'intention de combiner cette exportation d'argent monnayé avec la vente de bons à six pour cent, cours canadien, rachetables en 25 ans, pourvu que l'intérêt sur cet emprunt [car ce ne sera rien autre chose en réalité,] n'excède pas 6½ p. cent.

En réponse à votre demande, j'ai l'honneur de vous informer que la banque se chargera de l'opération moyennant une commission d'un pour cent sur l'argent exporté.

Je pense que l'opération réussira mieux, dans les limites fixées, si l'argent est acheté et les bons vendus sur le marché pour le compte du gouvernement, sans aucun avis public de la chose.

S'il était connu que le gouvernement achète l'argent monnayé, il serait fort à craindre que les prix ne montent tout à coup et que cette hausse ne rende l'opération impossible.

Si le gouvernement désire donner avis public de cette opération, je recommanderais que les débentures soient offertes au prix pour l'argent monnayé. Dans ce cas, la banque se chargera de l'opération moyennant la même commission. Mais je ne sais pas si les porteurs d'argent monnayé ne trouveraient pas bientôt plus avantageux de vendre leur argent au taux réduit d'escompte qu'il atteindrait plutôt que de courir le risque d'une perte dans la commission des bons et cela pourrait compromettre la réalisation du but que vous vous proposez, surtout, l'exportation de l'argent. En somme, je crois qu'il serait mieux de tenter l'expérience par un achat de $500,000 en argent monnayé. Cet essai pourrait seul démontrer s'il est possible de disposer des bons et de l'argent à des taux qui maintiendront l'opération dans les limites fixées par le gouvernement. La banque ne veut être en cela que l'agent du gouvernement, et je recommanderais qu'elle ait la faculté de suspendre l'opération

avant d'avoir atteint $500,000, si l'on constate que l'intérêt payable par le gouvernement devra de beaucoup excéder 6½ p. cent, chiffre auquel vous désirez limiter cet intérêt.

Je suis, etc.

(Signé,) E. H. KING.

P. S. En examinant le compte de vente *pro formâ,* je trouve qu'on a pris le taux d'assurance d'été, au lieu du taux d'hiver à New-York.

MONTREAL, 12 février 1868.

CHER MONSIEUR,—Je reçois aujourd'hui votre lettre du 10 du courant, au sujet de l'exportation des monnaies d'argent américaines, et j'approuve le plan que vous préparez pour mettre à effet les vues du gouvernement.

La commission d'un pour cent me paraît raisonnable vu le trouble et la responsabilité de l'entreprise, et je laisse à votre discrétion les détails de l'opération avec cette unique recommandation, que vu qu'un des principaux buts du gouvernement est de diminuer les inconvénients qui résultent pour le public de la quantité excessive des monnaies d'argent qui circulent dans le pays, je voudrais que les achats fussent faits dans des proportions aussi justes que possible, dans les différentes parties du Canada.

C'est avec plaisir que je recevrai de vos nouvelles de temps à autre, durant le progrès de l'opération, et je donnerai ordre de préparer et de vous livrer les bons en telles sommes que vous jugerez les plus convenables.

Votre dévoué,

(Signé,) JOHN ROSE.

E. H. King, écr., Gérant-Général,
Banque de Montréal.

BANQUE DE MONTREAL,
Montréal, 14 février 1868.

A l'hon. John Rose,
Ministre des Finances.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 12 du courant, au sujet de l'achat et de l'exportation de monnaies d'argent américaines, elle recevra une attention immédiate. Afin de soulager, jusqu'à un certain point, plusieurs districts du surcroît des monnaies d'argent qui circulent, j'ai déjà donné ordre à nos principales succursales de commencer l'achat, les limitant, cependant, pour le présent, à quatre pour cent d'escompte, auquel taux, et même à des taux inférieurs, je compte obtenir le premier demi million de piastres.

Je suis, cher Monsieur,
Votre dévoué,

(Signé,) E. H. KING,
Gérant-Général.

MONTRÉAL, 25 mars 1868.

MON CHER MONSIEUR,—Nous avons, comme vous le savez, terminé l'achat de $500,000 de monnaies d'argent, suivant nos instructions, et nos agents, par tout le pays, continuent à en acheter à bonne composition.

Durant ma récente visite à New-York, j'ai disposé de plusieurs paquets de monnaie du gouvernement à des conditions plus favorables que je ne m'y attendais. Mais pour ne pas inonder ce marché, nous continuons nos envois hebdomadaires en Angleterre. Les bons sont en grande demande, et somme toute l'opération s'annonce bien.

Nous ne pouvons pas dire au juste quel en sera le résultat, mais je suis sous l'impression que l'opération sera effectuée dans les limites que vous avez prescrites.

Jusqu'à présent le succès de l'affaire a dépassé mon attente. Il est cependant nécessaire que vous nous fassiez part de vos vues au sujet de nos opérations futures, et je vous aurai beaucoup d'obligation si vous m'informez par le télégraphe, si nous devons abandonner le système que nous avons inauguré ou le continuer jusqu'au montant de quelques centaines de mille piastres de plus.

Votre dévoué,

L'Hon. John Rose. (Signé,) R. B. Angus.

Telegramme.

E. H. King, Ecr.,
Banque de Montréal, Montréal.

Le gouvernement désire que vous continuiez l'achat de monnaies d'argent, jusqu'au montant de qatre cent mille piastres de plus, si on peut le faire aux conditions prescrites. Veuillez envoyer cinquante mille louis sterling aux agents financiers, à Londres. Parts égales, aux conditions les plus favorables.—Bons expédiés aujourd'hui.

(Signé,) John Rose.

Banque de Montreal,
Montréal, 27 mars 1868.

A l'Honorable John Rose,
Ministre des Finances, Ottawa.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre télégramme, m'informant que le gouvernement désire que je continue l'opération de l'achat des monnaies d'argent jusqu'au montant additionnel de quatre cent mille piastres, si je suis d'avis que la chose est faisable, aux conditions convenues. Ceci dépendra du prix que l'on pourra avoir pour les bons du gouvernement. Je suis d'avis qu'avec le temps on pourra disposer des bons aux conditions prescrites, et j'ai en conséquence donné ordre à nos agents de continuer l'achat des monnaies d'argent américaines.

J'ai l'espoir que lorsque nous aurons réalisé ce montant additionnel, la réduction dans la quantité des monnaies d'argent circulant dans le pays contribuera puissamment à diminuer l'escompte.

Je pense qu'il serait bien d'enjoindre aux officiers de la douane d'apporter une attention toute particulière à empêcher l'importation de monnaies d'argent américaines. L'envoi de £50,000 sterling aux agents financiers anglais se fera par la malle Cunard, qui part lundi prochain.

Votre obéissant serviteur,
(Signé,) E. H. King,
Gérant-Général.

Banque de Montreal,
Montréal, 29 juin 1868.

A l'Honorable Receveur-Général
du Canada, Ottawa.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre un état de notre compte à l'égard des monnaies d'argent jusqu'à ce jour, indiquant une balance de $563,443.47, portée à votre crédit.

Nous espérions pouvoir clore la transaction dans un jour ou deux par la vente de la balance des bons; mais nous apprenons par une dépêche de l'auditeur Langton que l'honorable Ministre des finances a donné ordre d'en discontinuer la vente.

Vous verrez par l'état ci-joint que les instructions données à la banque ont été suivies à la lettre, à des conditions très-avantageuses pour le gouvernement, et si nous avions disposé de la balance de bons à un taux égal, en moyenne, à celui obtenu jusqu'à présent (et nous avions tout lieu de croire que nous pourrions même faire mieux), le résultat de l'opération entière aurait été de procurer au gouvernement des fonds à un taux d'intérêt au-dessous de celui fixé par l'honorable Ministre des finances.

Quoique l'escompte sur les monnaies d'argent ne paraisse pas subir une réduction permanente par l'exportation d'un demi million de piastres par le gouvernement, je ne doute pas qu'en retirant du marché un montant si considérable d'effets improductifs et en les convertissant en fonds négociables, on n'ait rendu un service réel au commerce du pays, à une époque où toutes les branches du commerce subissaient une forte dépression qui provenait d'autres causes ; et si le gouvernement n'avait pas tenu une telle conduite, les inconvénients qui résulteraient de la trop grande abondance des monnaies d'argent se seraient fait beaucoup plus vivement sentir aux banques et au public commerçant durant les quelques derniers mois.

Vous verrez par le compte, qu'à cette date nous avons inséré notre commission d'un par cent sur l'argent exporté, d'après nos conventions. Nous n'exigerons pas d'intérêt sur l'argent avancé pour cette opération spéciale, parce que pendant qu'elle s'effectuait, vous aviez une balance considérable à votre crédit dans votre compte général.

J'ai, etc.

(Signé,) R. B. Angus,
pour le Gérant-Général.

Le Gouvernement Fédéral du Canada en compte avec la Banque

1868.					$ cts.	$ cts.
Fév. 24..	Achats à Montréal,	$66,500	à 5½	pour cent		62,842 50
	do do	50,000	... 4½	do		47,937 50
" 25..	do Québec,	2,500	... 4⅛	do		2,396 87
	do do	60,600	... 4	do		58,176 00
	do Hamilton,	5,000	... 4⅜	do		4,781 25
	do Guelph,	360	... 4	do		345 60
	do do	1,640	... 4⅜	do		1,568 25
	do Montréal,	150,000	... 4	do		144,000 00
Mars 3..	do Québec,	7,000	... 4	do		6,720 00
	do Guelph,	1,000	... 4¼	do		957 51
	do do	2,000	... 4¼	do		1,910 00
" 7..	do do	14,000	... 4½	do		13,370 00
" 9..	do Montréal,	100,000	... 4	do		96,000 00
" 11..	do Guelph,	18,000	... 4½	do		17,190 00
	do Québec,	5,600	... 4	do		5,376 00
	do Toronto,	11,000	... 4	do		10,560 00
	do do	1,000	... 4¼	do		957 50
" 26..	do Guelph,	20,000	... 4½	do		19,100 00
	do Toronto,	8,000	... 4	do		7,680 00
	do Montréal,	30,000	... 4	do		28,800 00
Avril 2..	do London,	2,000	... 4	do		1,920 00
	do Hamilton,	500	... 4	do		480 00
	do do	200	... 4½	do		191 00
" 4..	do Montréal,	73,000	... 4	do		70,080 00
	do do	30,000	... 4¾	do		28,575 00
	do Toronto,	21,000	... 4	do		20,160 00
	do Québec,	9,300	... 4	do		8,928 00
" 6..	do Hamilton,	1,450	... 4½	do		1,384 75
	do do	9,700	... 4¼	do		9,287 75
	do do	2,000	... 4	do		1,920 00
	do Guelph,	2,000	... 4½	do		1,910 00
	do Hamilton,	1,000	... 4½	do		955 00
" 8..	do do	535	... 4	do		513 60
	do Toronto,	18,000	... 4	do		17,280 00
	do London,	600	... 4½	do		573 00
	do do	4,400	... 4	do		4,224 00
	do Hamilton,	400	... 4½	do		382 00
" 9..	do Guelph,	7,000	... 4½	do		6,685 00
" 11..	do Hamilton,	1,000	... 4¼	do		957 50
	do do	700	... 4½	do		668 50
" 11..	do London,	11,000	... 4	do		10,560 00
	do Toronto,	11,000	... 4	do		10,560 00
	do Montréal,	50,000	... 3⅞	do		48,062 50
" 14..	do London,	4,500	... 4	do		4,320 00
" 15..	do Toronto,	28,000	... 4	do		26,880 00
" 20..	do London,	3,000	... 4	do		2,880 00
	do Hamilton,	1,740	... 4	do		1,670 40
" 21..	do Guelph,	4,000	... 4½	do		3,820 00
" 22..	do Montréal,	45,500	... 3¾	do		43,793 75
" 23..	do Hamilton,	1,275	... 4¼	do		1,220 81
" 24..	do Montréal,	75,000	... 3⅝	do		72,281 25
	do Hamilton,	500	... 4	do		480 00
" 29..	do Toronto,	12,500	... 4	do		12,000 00
Mai 6..	do Montréal,	13,000	... 4	do		12,480 00
		$1,000,000				$958,750 00
Mars 10..	Assurance, $50,000,	Liverpool				183 75
	Fret et frais,	do				190 40
" 16..	Assurance, $50,000 jusqu'à	do			188 97	
	Fret et frais				175 00	
						363 97
" 17..	Express, $20,000 jusqu'à New-York				50 00	
" 19..	do 20,000	do			50 00	
" 20..	do 10,000	do			25 00	
	do 20,000	do			50 00	
	do 30,000	do			75 00	
	A reporter				250 00	738 12

de Montréal pour monnaies d'argent exportées du Canada et bons vendus.

		$ cts.	$ cts.
1868.			
Mars 16..	Chargements jusqu'à N.York, $20,000 à 5 pour cent. de Montréal		19,000 00
17..	do do 20,000 ... 5 do		19,000 00
18..	do do 20,000 ... 5 do		19,000 00
	do do 10,000 ... 4¾ do		9,525 00
19..	do do 30,000 ... 5 do		28,500 00
23..	do do 10,000 ... 4¾ do		9,525 00
	do do 10,000 ... 5 do		9,500 00
25..	do do 15,000 ... 5 do		14,250 00
27..	do do 10,000 ... 5 do Toronto..		9,500 00
Avril 2..	do do 10,000 ... 5 do		9,500 00
3..	Banque de Liverpool, 50,000 £9,756 15s. 4d. ch. 9¾		47,951 33
	COMPTE DES BONS DU GOUVERNEMENT.		
	Nos. 001 de 046 à 99½ Courtage	45,540 00	
	do 047 ... 048 ... par do	1,990 00	
	do 049 ... 050 .. 99¾ do	1,985 00	
	do 052 ... 054 ... 99½ do	2,970 00	
	do 055 ... — ... 99¾ do	992 50	
			53,477 50
" 6..	do 51 à 56 à 65 99½ do	10,890 00	
	do 66 à 75 à 99¾ do	9,925 00	
			20,815 00
	Chargements jusqu'à N.York, $20,000 à 5 pour cent. de Toronto		19,000 00
	do do 40,000 .... 5 do Montréal		38,000 00
" 11..	do do 10,000 ... 5 do Guelph		9,500 00
	do do 10,000 ... 5 do Toronto		9,500 00
	do do 1,000 ... 5½ do Hamilton		947 50
	do Toronto, 2,000 ... 5½ do	1,895 00	
	do do 1,000 ... 5 do	950 00	
	do do 13,000 ... 5½ do	12,317 50	
			15,162 50
" 14..	do do 20,000 ... 5 do Guelph		19,000 00
	do do 20,000 ... 5 do Toronto		19,000 00
	BONS DU GOUVERNEMENT A 6 POUR CENT.		
	No. 76 au pair, moins le courtage	995 00	
	do 077, 078, 99⅝	1,982 50	
			2,977 50
" 17..	do 079, 080 — 1 — 1,299¾		3,970 00
" 22..	Chargements jusqu'à Liverpool, $50,000 £9,738 13s. 9d. à 9⅞		47,557 25
" 27..	do New York, 5,000 à 5 pour cent. Guelph		4,750 00
	do do 5,000 ... 5½ do Hamilton.		4,737 50
Mai 1..	do do 30,000 ... 5½ do London		28,425 00
	"Oriental Bank," Londres, $100,000, produits £19,386 11s. 6d. ex. 10 p. c.		
" 5..	Bons du gouvernement à 6 pour cent.		94,778 81
	do 083 — 084 à 99¾ moins le courtage		1,985 00
" 5..	do 085.6.7.8. à 99¾		3,970 00
" 14..	Chargements jusqu'à New York, $13,000 à 5 pour cent		12,350 00
	do Liverpool, 100,000, produits £19,476 18s. ex. à 10 p.c.		95,220 40
" 21..	do do 85,000 do 16,579 7s. 8d. do 9⅞ p.c.		80,962 66
	BONS DU GOUVERNEMENT A 6 POUR CENT.		
	No. 001 at 99¾ moins le courtage	496 25	
	do 089 .. 090, 99¾ do	1,985 00	
			2,481 25
" 30..	Chargements jusqu'à Liverpool, $185,000, produits £36,049 6s. 1d. à 9⅞		176,040 76
Juin 2..	do do 75,000 do 14,585 14s. 5d. à 9⅞		71,226 93
	Courtage remboursé par la banque de Liverpool		44 48
	BONS DU GOUVERNEMENT A 6 POUR CENT.		
" 5..	No. 002 à 99¾ moins le courtage		496 25
" 8..	$500,000, 98 pour cent		487,500 00
	Chargements jusqu'à New York, $10,000, 5½ pour cent. de Montréal		9,450 00
	$1,000,000		
	A reporter		$1,528,217 57

LE GOVERNEMENT FÉDÉRAL DU CANADA en compte avec la Banque de

		$ cts.	$ cts.
1868.	*Report*	250 00	738 12
Mars 23.	Express, $10,000 New York	25 00	
			275 00
" 27.	do 15,000 do		37 50
	Toronto, 10,000 do		30 00
	do 10,000 do		25 00
	Fret sur 100,000 "Oriental Bank," Londres		300 00
" 31..	Frais sur l'argent à New York		14 86
	Assurance, $100,000, "Oriental Bank," Londres		338 75
Avril 1er.	Express, 10,000 de Toronto à New York	30 00	
	do 10,000 do	30 00	
			60 00
2..	75 bariquauts chargés à cette date, à $1.25	93 75	
	750 sacs do 12c	90 00	
			183 75
	Express, $40,000 New York		100 00
" 6..	Charroi de l'argent à New York		11 50
" 8..	Express, $16,000 de Toronto à New York		48 00
	Assurance, $100,000 jusqu'à Liverpool		416 67
	Express, de Toronto à New York, $10,000		30 00
" 13..	do do 10,000		30 00
	Express de Guelph		87 60
	Barriquauts pour Quebec et Guelph		44 16
	Fret pour $100,000 jusqu'à Liverpool		300 00
	do 85,000 do	255 00	
	Assurance, 85,000 do	355 70	
			610 70
" 20..	Express de Guelph, $30,000 jusqu'à New York		129 60
	do Hamilton, 21,000 do		63 00
	do Toronto, 10,000 do		30 00
	Dépenses à Liverpool		17 54
" 22..	Assurance, $120,000	508 14	
	Fret, 120,000	360 00	
			868 14
	Express de Toronto, $10,000 jusqu'à New York		30 00
" 25..	do Guelph		20 00
	do Toronto, 3,000 jusqu'à Montréal		6 30
" 27..	44 barriquauts chargés depuis le 2 avril jusqu'à cette date, à $1.25..	55 00	
	440 sacs do do do 12c	52 80	
			107 80
" 28..	Express de Guelph, $15,000		64 80
	Dépenses à New York, tonneaux, etc		14 50
	Fret, $65,000 jusqu'à Liverpool		81 25
" 29..	Express, 5,000 de Hamilton		15 00
	Sacs et barriquauts depuis Hamilton		16 52
	do do London		9 00
	Express de Toronto, $8,000 jusqu'à Montréal		12 80
" 30..	do London, 3,000 jusqu'à New York		105 00
	Assurance, $75,000 à Liverpool	312 00	
	Fret, 75,000 do	225 00	
			537 00
	Assurance, 65,000 do		238 05
Mai 5..	Chargement et charroi à New York		51 27
	Frais sur $100,000 "Oriental Bank," Londres		147 38
	do 10,000 à Liverpool		146 23
" 12..	Express, 13,000 à New York		32 50
	Frais, 85,000 à Liverpool	113 94	
	do 85,000 do	11 25	
			125 19
	do 100,000 do		22 33
	do 185,000 chemin de fer jusqu'à Londres, etc		403 08
Juin 12..	Express, 10,000 jusqu'à New York		25 00
			$1,539,197 35
" 29..	1 pour cent de commission sur $1,000,000 argent, exportées d'après l'arrangement avec le Gouvernement		$10,000 00
	Balance		563,443 47
			$573,443 47

Montréal, pour monnaies d'argent exportées du Canada et bons vendus.—*Fin.*

		$ cts.	$ cts.
	Report..	....	1,528,217 57

Dr.	Interet sur Bons.				Cr.	
		$ cts.				
1868.			1868.			
Mars 25..	Int. sur effets vendus le 31.	0 98	Mars 27..	Receveur-Général, ch.......	2,500 00	
" 28..	do do ...	5 92	Avril 2..	do do	1,000 00	
" " ..	do do ...	22 68	" 3..	Intérêt depuis le 31 mars, sur effets vendus......	4 93	
" 30..	do do ...	0 50		do do ...	5 42	
			" 9..	do do ...	1 48	
			" 14..	do do ...	4 60	
			" 15..	do do ...	11 18	
			" 22..	Receveur-Général...........	2,000 00	
			" 30..	do	9 53	
			Mai 5..	Depuis le 31 mars............	23 01	
			" 12..	do	3 53	
			" 20..	do	16 43	
			Juin 1..	do	5 10	
			" 5..	do	5,424 65	
	$	30 08		$	11,009 86	
					30 08	
						10,979 78
						$1,539,197 35
Juin 12..	Balance....................................				....	$573,443 47
Juin 29..	Balance....................................				....	$563,443 47

REPONSE

A une adresse de la Chambre des Communes, du 3 mai 1869, demandant copie des instructions données à M. Page, ingénieur en chef du Département des Travaux Publics, au sujet d'un chenal pour le passage des navires entre Montréal et Québec, et le rapport de l'ingénieur, ainsi que tous autres documents y relatifs.

Par Ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,

Secrétaire d'Etat.

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,
Outaouais, 10 mai 1869.

(Conformément à la recommandation du Comité collectif des impressions, seulement certaines parties de cette réponse sont imprimées.)

No. 46,624.
R. à 65,780.
Sujet, No. 160.

DEPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
QUEBEC, 1er septembre 1863.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-jointe copie d'une minute de l'honorable conseil exécutif, datée du 27 ultimo, au sujet des travaux sur le lac St. Pierre.

L'honorable commissaire demande que vous vous chargiez d'obtenir les renseignements requis et de faire rapport dès que les circonstances le permettront.

L'on a écrit aujourd'hui à ce sujet à la commission du havre de Montréal, et copie de cette lettre, ainsi que tous les documents traitant de cette affaire et qui étaient dans nos archives, sont transmis avec la présente.

J'ai l'honneur d'être, etc.,
(Signé,) F. TRUDEAU,
Secrétaire.

JOHN PAGE, Ecr.,
Ingénieur-en-chef, Québec.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil Exécutif approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le* 27 *août* 1863.

Vu le mémoire (daté du 27 août 1863) de l'honorable commissaire des travaux publics, exposant que le 21 juillet 1862, le conseil a rendu un arrêté mettant la somme de $30,000 à la disposition de son département pour l'amélioration ultérieure du lac St. Pierre,—laquelle somme doit être remise, à certaines conditions, aux commissaires du havre de Montréal,—et que le 1er mai 1863 un autre arrêté fut rendu, ordonnant le complet examen du fleuve St. Laurent et du lac St. Pierre, et de toutes choses se rattachant à ces travaux et à l'amélioration du havre de Montréal durant les douze dernières années.

Que, vu le chiffre comparativement peu élevé de la dépense actuellement autorisée et le coût probable de l'examen et de l'investigation mentionnés, il demande qu'il lui soit permis de limiter ses instructions à l'ingénieur sur ce sujet aux points suivants :

"D'examiner soigneusement de quelle manière s'est fait et se fait actuellement le draguage ; de voir de quelle manière les comptes sont tenus et contrôlés ; de voir où les dragueurs ont servi, généralement, et si c'est à d'autres places que sur le fleuve St. Laurent ou le lac St. Pierre ; d'examiner comment leurs frais d'entretien et d'exploitation ont été répartis," et, si cela est nécessaire, de faire à la hâte le relevé du chenal entre Québec et Montréal.

Il demande aussi l'autorisation d'enjoindre aux commissaires du havre de donner au dit ingénieur les renseignements les plus amples sur toutes choses se rattachant à ces travaux et libre accès à tous les livres et comptes tenus par la commission.

Le comité recommande qu'il soit accédé à la demande du commissaire.

Certifié.

(Signé,) WM. H. LEE,
G. C. E.

A l'Hon. Commissaire des
Travaux Publics, etc., etc., etc.

OUTAOUAIS, 16 mai 1867.

Au Secrétaire des Travaux Publics :

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre (No. 62,792) me demandant de faire rapport au sujet du lac St. Pierre dès que les circonstances le permettront.

En réponse, je crois pouvoir dire que bien que depuis 3½ ans je m'occupe de temps à autre de cette affaire, je ne me sens pas en mesure d'en faire rapport, même jusqu'à la date où mon examen s'est terminé (décembre 1863). Quand même cela serait possible, il me semble que le résultat ne serait d'aucune utilité pratique.

Si malgré cela le département désire que je fasse un rapport complet de l'affaire, il est indispensable que l'on me donne le temps de faire un nouveau relevé et d'obtenir les renseignements nécessaires.

Il serait aussi à propos que je susse si je dois suivre les instructions qui m'ont été données à cet égard en 1863, ou si depuis l'on a jugé nécessaire d'avoir d'autres renseignements à part de ceux demandés par la lettre qui m'a transmis ces instructions.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,) JOHN PAGE,
Ingénieur-en-chef, Trav. Pub.

No. 62,792.
R. à 85,656.
Sujet, No. 160.

DEPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OUTAOUAIS, 5 juin 1867.

MONSIEUR,—Relativement à votre lettre du 16 ultimo, au sujet du rapport que vous avez été prié de faire sur le lac St. Pierre, et par laquelle vous donnez à entendre qu'il vous faut faire un nouvel examen de l'affaire, le commissaire vous prie de vouloir bien visiter les travaux en question, et tout en suivant les instructions de 1863, de prendre en considération les arrangements pris de temps à autre entre le gouvernement et la commission du havre de Montréal (lesquels arrangements vous sont transmis avec la présente) et de constater si cette dernière s'est conformée à leurs conditions.

Il sera enjoint aux commissaires du havre de vous donner accès à tous les livres et documents qui peuvent aider à votre enquête.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,) F. BRAUN,
Secrétaire.

JOHN PAGE, Ecr.,
Ingénieur-en-chef,
Dép. des Trav. Pub., Outaouais.

APPENDICE No. 11.

Fleuve Saint Laurent et Lac St. Pierre.

Rapport *sur la condition du chenal entre Québec et Montréal, par John Page, ingénieur-en-chef.*

Au Secrétaire des Travaux Publics.

Monsieur,—Conformément aux instructions de votre lettre (No. 46,624) et à un arrêté de l'honorable conseil exécutif (dont copie est donnée ci-joint) j'ai été à Montréal en septembre 1863 pour faire l'examen et l'enquête demandés par ces documents.

Ayant été informés de l'objet de ma visite, les commissaires du havre m'ont donné toutes les explications que je leur ai demandées, et ont paru empressés à me mettre au fait des affaires de la commission.

Mais, comme ces explications verbales ne pouvaient être suffisantes, il fut décidé qu'on enverrait une série de questions écrites à la commission et à plusieurs de ses principaux officiers.

Cette correspondance se termina en janvier 1864, et un mémoire traitant des principaux points et faisant les déductions et observations considérées nécessaires fut préparé dans le mois de mars suivant—copie de ce mémoire est annexée ;—mais des circonstances s'étant opposé à ce que ces documents fussent alors soumis, l'exposé des conclusions auxquelles on était arrivé fut fait subséquemment dans des rapports transmis dans l'intervalle au département au sujet des déboursés faits en vertu de l'arrangement pris avec la commission du havre pour l'achèvement des travaux.

Afin de pouvoir se conformer aux instructions de votre lettre (No. 62,792), il a été jugé nécessaire de faire le relevé hydrographique de différentes parties du fleuve, pour constater exactement la profondeur, la largeur et l'alignement du chenal.

Un parti a en conséquence été expédié pour ce service en août dernier (1868), et aidé des relevés précédents, des cartes marines, de plans d'autres parties du fleuve et de l'examen général fait par moi, nous allons essayer de soumetre au département un rapport passablement complet.

Avant de faire la description du chenal tel qu'il est actuellement, il est à propos de faire l'exposé succinct de ce qui a été fait à l'égard de ces améliorations depuis leur commencement jusqu'à ce jour.

Les frais d'allège considérables auxquels sont assujétis les navires de long cours passant entre Québec et Montréal, ont attiré depuis longtemps l'attention des marchands et autres intéressés sur la nécessité de rendre le St. Laurent navigable entre ces deux cités pour les navires du plus fort tonnage.

La législature a souvent été saisie de cette question, mais rien n'a été fait directement pour mener le projet à bonne fin, excepté après l'union des provinces. L'acte 4 et 5 Vic., ch. 28, affecta un crédit de £65,000 à l'amélioration de la navigation du lac St. Pierre, et la dépense de cette somme fut confiée au département des travaux publics alors récemment constitué.

A la suite d'un examen du fleuve, l'on a constaté que c'était dans le lac St. Pierre—dont l'extrémité supérieure est à environ 50 milles en bas de Montréal—que l'on ne pouvait obtenir un chenal d'une profondeur de 14 pieds dans les plus basses eaux. C'était cette profondeur que l'on voulait alors obtenir.

Immédiatement au-dessus de ce point se trouve un groupe d'îles peu élevées qui divisent le fleuve en de nombreux chenaux qui, après s'être réunis à plusieurs tributaires, forment un lac d'environ 20 milles de long et qui a bien 6 milles de largeur. Sur une grande partie de son étendue, la profondeur n'excédait pas 11 pieds dans les eaux basses, mais près de ses extrémités supérieure et inférieure se trouvent deux bassins, dont le premier a bien un mille et quart de long sur une largeur d'à peu près 800 pieds, et le second, près de deux milles et demi de long sur un quart de mille de large. Ces deux bassins, dont la profondeur était de 20 pieds, faisaient partie de l'ancien chenal des navires, mais ils étaient séparés par un banc formé d'une substance molle et argileuse de 8½ milles de long et connu sous le nom de battures du lac St. Pierre.

La ligne adoptée par le bureau des travaux n'a pas, cependant, réussi à faire utiliser le bassin supérieur, mais partant d'un point commun aux deux chenaux et vis-à-vis l'extrémité de la batture formée par la continuation de l'île Monk, elle traverse la rive de St. François et se dirige en droite ligne vers l'extrémité du bassin inférieur.

Cette voie étant la plus directe, elle fut jugée la plus avantageuse, surtout parce que l'on croyait que le courant tiendrait ouvert le chenal plutôt qu'il ne le ferait dans l'ancien chenal, qui décrit une plus grande courbe, s'il était suivi.

L'outillage nécessaire étant obtenu, les travaux commencèrent en 1844 et furent continués chaque saison jusqu'à leur interruption par ordre du secrétaire provincial, le 8 juin 1846. Cependant, ils furent repris vers la fin de cette saison et poursuivis jusqu'au 16 septembre 1847, date où ils furent définitivement arrêtés.

La dépense faite sous le contrôle du département des travaux publics se décompose comme suit:—

Relevé		£1,843–6–8
Prix de revient des dragueurs, bateaux à vapeur et outillage	£37,937–6–5	
Produit de la vente des vapeurs	2,771–10–0	
		£35,165–16–5
Frais d'exploitation jusqu'à la fin de 1846	£28,512–2–3	
Do durant 1847	6,314–13–1	
Produit de la vente du charbon	1,408–15–0	
		£33,418–0–3
Déboursés subséquents jusqu'à la fin de 1855		1,480–4–6
		£71,907–7–10

Bien que la possibilité d'ouvrir un chenal plus profond dans le lac St. Pierre ait été prouvée, il y a eu néanmoins divergence d'opinion à l'égard de la ligne la plus avantageuse à suivre pour la continuation de cette amélioration. Cette diversité d'opinion a porté la législature à instituer des enquêtes et à faire faire des examens par différentes autorités compétentes, et cependant cette question reste encore indécise pour plusieurs. Cette incertitude semble avoir détourné le gouvernement de s'occuper de nouveau de l'affaire ; mais la chambre de commerce de Montréal et d'autres intéressés travaillèrent avec ardeur pour faire reprendre l'entreprise.

Cependant, rien de positif ne fut fait avant 1850, époque où l'honorable John Young proposa un plan d'après lequel cette amélioration pouvait s'accomplir par l'intermédiaire de la commission du havre de Montréal.

Ce plan consistait principalement à autoriser la commission du havre à emprunter une somme pour l'exécution des travaux. L'intérêt de cet emprunt, et un fonds d'amortissement de 2 pour cent par année, devaient être prélevés à l'aide d'un droit de tonnage n'excédant pas un chelin par tonneau sur tous navires tirant 10 pieds d'eau et plus, chaque fois qu'ils traverseraient le lac, et dans le cas où les fonds obtenus de cette source seraient insuffisants pour l'entreprise, le surplus du revenu du havre de Montréal devait servir à combler le déficit.

Ce projet ayant été approuvé, une loi fut passée (13 et 14 Vic. c. 97) qui transférait à la commission du havre le contrôle de l'amélioration et l'autorisait à emprunter £30,000 pour procéder aux travaux de " telle manière et à tel endroit que les commissaires jugeront à propos."

Après avoir obtenu cette autorisation, la commission nomma sans retard un conseil d'ingénieurs, composé de MM. McNeil, Childe et Gzowski, pour étudier complétement l'affaire et faire rapport sur les meilleurs moyens à prendre pour ouvrir un chenal de 16 pieds dans les eaux basses entre Montréal et Québec, et sur le prix de revient de l'entreprise une fois efficacement et permanemment accomplie.

En entreprenant ces améliorations, il était naturellement à désirer, si l'économie le permettait, de prendre avantage des travaux déjà faits sur le lac St. Pierre, mais après un soigneux examen du fleuve, les ingénieurs, dans un lucide exposée de toute l'entreprise, conseillèrent d'abandonner entièrement le droit chenal qui avait été partiellement approfondi.

La principale raison donnée à l'appui de cette recommandation était que bien que la

dépense nécessaire à l'approfondissement de l'ancien chenal, là où rien n'avait été fait, serait beaucoup moindre que celle voulue pour terminer le nouveau à une profondeur analogue, il serait mieux, en prévision des besoins futurs du commerce, d'adopter un plan qui aidât la nature en réunissant les deux profonds bassins ci-dessus mentionnés, plutôt que de continuer un projet qui donnerait lieu à beaucoup plus de dépense que l'ancienne route, s'il fallait plus tard approfondir davantage le chenal.

Ces vues résumées dans un habile rapport convainquirent les commissaires qu'ils devaient diriger leurs efforts à l'approfondissement de l'ancien chenal, et après s'être procuré un outillage en sus de celui que le gouvernement leur avait cédé, les travaux furent en conséquence commencés sur le lac St. Pierre le 12 juin 1851.

Dans la même année, un dragueur fut pris du havre de Montréal pour faire un chenal à travers une batture entre Lavaltrie et l'Ile-Plate, où la profondeur de l'eau était à peu près la même que sur les battures du lac St. Pierre.

Il paraîtrait qu'à l'aide d'une herse et d'un dragueur, les travaux des premières saisons eurent pour résultat l'établissement d'un chenal, dans le lac, d'environ 75 pieds de large et de deux pieds plus profond que sur les battures.

En 1852, la largeur de ce chenal fut portée à 150 pieds, et l'on déclara ce passage suffisamment profond pour les navires tirant quatre pieds plus d'eau qu'il n'y en avait sur la partie la plus haute des battures. La batture de l'Ile-Plate fut approfondie de nouveau, et le chenal fait à cet endroit d'une largeur de 250 pieds.

A l'Ile-Délorier, on enleva une barre jusqu'à une profondeur de 16 pieds dans les eaux basse et sur une largeur de 250 pieds.

Cette année, la commission fut autorisée par l'acte 16 Vic., c. 24, à prélever une nouvelle somme de £40,000 pour continuer les améliorations.

A la fin de la saison de 1853, le chenal du lac fut creusé de 16½ pieds et élargi. Vers la fin d'août de cette année, il descendit de Montréal un navire tirant 4 pieds d'eau de plus que la profondeur sur les battures.

Voyant leurs efforts ainsi couronnés de succès, les commissaires firent un examen à l'effet de s'assurer de la possibilité d'obtenir un chenal de 20 pieds, dans les eaux basses, entre Montréal et Québec.

Des instructions à cet effet furent en conséquence données à T. C. Keefer, écuyer, ingénieur de la commission, qui, en octobre 1853, fit rapport que l'approfondissement du chenal jusqu'à la profondeur ci-dessus mentionnée, ne rencontrerait nul obstacle insurmontable, mais qu'il y aurait beaucoup de draguage à faire ailleurs que sur le lac St. Pierre.

S'étant decidés pour la navigation en eau profonde, la commission du havre, la chambre de commerce et des citoyens de Montréal prirent sans retard les arrangements voulus pour mettre le plan à exécution.

Dans ce but, un relevé du lac St. Pierre fut fait dans l'hiver et le printemps de 1853-54. Avec les renseignements déjà obtenus à l'égard des différents chenaux, ce relevé permit à M. Keefer de faire un nouveau rapport, dans lequel il indiquait clairement les endroits où les pilotes ne suivaient pas la ligne des plus profondes eaux, et que l'expérience avait démontré qu'il fallait faire disparaître de nombreux obstacles pour obtenir une plus grande profondeur. Il mentionnait aussi que le chenal au sud de Verchères était susceptible d'être amélioré à beaucoup moins de frais que du côté nord, et que sous d'autres rapports il offrait plus d'avantages à la navigation. Le chenal sud en aval des Trois-Rivières fut également recommandé de préférence au chenal nord.

En somme, ce rapport confirmait l'opinion déjà donnée quant à la possibilité de mener à bonne fin l'entreprise sans trop de frais. Les avantages que le commerce allait retirer de cette amélioration ayant été pleinement démontrés au gouvernement, l'acte 18 Vic., c. 143, autorisa l'emprunt d'une nouvelle somme de £150,000 pour l'effectuer. Cela permit aux commissaires de faire marcher activement les travaux sur le fleuve, et de pourvoir en même temps au mouillage de gros navires dans le havre de Montréal.

Bien que séparées comme entreprises, ces deux améliorations dépendent l'une de l'autre pour la réussite, car il est nécessaire que le havre soit profond aussi bien que le chenal ; mais l'on vit bientôt qu'au lieu de pouvoir former selon la loi un fonds d'amortissement à l'aide des droits de tonnage imposés à l'égard du lac, que la somme perçue était insuffisante pour faire face à l'intérêt de l'emprunt, et il fallut combler le déficit, qui était considérable, avec le revenu du havre.

Cet état de choses nuisait tellement aux travaux du havre que la commission se trouva contrainte d'insister auprès du gouvernement pour qu'il reconnût l'amélioration du lac et du fleuve comme entreprise provinciale, donnant pour raisons que les avantages qui en résultaient ne se bornaient pas à Montréal mais s'étendaient à toute la province située à l'ouest de cette cité.

Ces représentations furent faites à maintes reprises au gouvernement, et à la suite d'une complète discussion de l'affaire, en 1860, il fut décidé que les améliorations du fleuve seraient considérées comme travaux publics.

D'après les archives de ce département, un arrangement écrit paraît avoir été préparé, mais il n'a jamais été mis à exécution, et d'après la décision subséquente du gouvernement et la correspondance de la commission du havre, l'on pense que ce mémoire donne une juste idée de l'entente à laquelle on en était venu. Nous croyons, conséquemment, devoir le reproduire ici en entier :—

"1°. Les droits de tonnage sur les navires passant le lac St. Pierre sont pour être abolis à partir du 19 mai 1860, et le secrétaire de la commission du havre informe le percepteur des douanes à Montréal que tout en continuant à percevoir les droits jusqu'à nouvel informé, et en attendant l'arrêté du conseil qui sera sous peu rendu, il informe les intéressés que tout droits payés depuis et après la date ci-dessus mentionnée leur seront remis.

"2°. A l'intérêt sur les bons—£170,000 émis pour la dette du lac St. Pierre,—le gouvernement pourvoira, après avis donné en temps opportun au receveur-général par le secrétaire de la commission du havre.

"3°. Les travaux de l'approfondissement du chenal pour les navires appartiennent maintenant au département des travaux publics et doivent être exécutés en vertu d'un contrat avec ce département par les commissaires du havre, lesquels dirigeront les travaux et s'obligeront à terminer le chenal à une profondeur de 20 pieds sur tout son parcours, à la satisfaction du département des travaux publics.

"4°. Le gouvernement provincial fournira à la commission des fonds jusqu'à concurrence de £40,000 pour terminer les travaux,—environ £17,000 de cette somme seront fournis cette année,—après qu'un avis suffisant aura été donné par le secrétaire de la commission au receveur-général, lorsqu'il en sera requis, lequel avis sera accompagné d'un certificat attestant que cette somme a été réellement dépensée pour les travaux.

"5°. Tout l'outillage de la commission du havre ci-devant cédé au gouvernement sera remis aux commissaires du havre en vertu d'un contrat préparé par l'honorable commissaire des travaux publics au nom du gouvernement.

"6°. Les £15,000 donnés à la commission du havre par le gouvernement l'année dernière en paiement de l'outillage ci-dessus mentionné ne font nullement partie des £40,000 que le gouvernement convient, comme ci-dessus, de payer à la commission du havre pour compléter les travaux du lac et du fleuve.

"7°. Le gouvernement rachètera les bons du Lac St. Pierre à mesure qu'ils deviendront dus."

A cette période, les travaux étaient assez avancées pour qu'en octobre 1859 un navire tirant 18 pieds 8 pouces d'eau put descendre de Montréal, et cela pendant qu'il n'y avait que 11 pieds 9 pouces d'eau sur les battures du lac St. Pierre.

La même année, un relevé du fleuve entre Montréal et Québec, fut terminé par le commandant Orlebar, hydrographe de l'Amirauté, qui, le 29 février 1860, fit rapport à Son Excellence le Gouverneur-Général de l'existence d'un chenal de 18 pieds de profondeur dans les basses eaux.

Mais quelque malentendu semble avoir surgi ensuite à l'égard d'affaires se rattachant à l'entreprise, car en avril 1862, le département des travaux publics écrivit aux commissaires du havre à l'effet de faire suspendre les travaux de draguage jusqu'à nouvel ordre. La commission objecta à cette décision, et plus tard elle chargea l'honorable John Young d'aller à Québec pour essayer d'obtenir que l'on revînt sur cette décision.

Le gouvernement, toutefois, ne voulut pas permettre que les travaux fussent repris avant que la commission n'eut donné copie du rapport et des plans d'un récent relevé du lac St. Pierre fait par l'ingénieur du havre. La commission ayant accédé à cette demande, elle fut autorisée dans le mois de juillet suivant à continuer l'approfondissement du chenal.

Il convient de dire ici que, bien que cette exigence ait pu déplaire à la commission, les travaux ne furent nullement retardés par elle, car la crue qui se fit sentir sur la rivière Richelieu dans le printemps de 1862 endommagea assez gravement quelques uns des dragueurs et d'autres navires pour empêcher que l'on s'en servît utilement avant le mois d'août de cette année.

D'après le mémoire précédent, on peut voir que le gouvernement devait se charger—

De la dette créée par les bons	£170,000
D'abandonner l'outillage, évalué à	15,000
D'avancer, pour faire approfondir un chenal de 20 pds. de profondeur	40,000
	£225,000

ou $900,000 en sus de l'outillage originairement cédé à la commission.

C'est en 1860 que le gouvernement se chargea des bons, et après le mois de janvier de cette année tout l'intérêt fut payé par lui.

Désireux de hâter l'achèvement du chenal de 20 pieds, les commissaires envoyèrent à Lavaltrie, dans le printemps de 1864, deux dragueurs du havre de Montréal pour faciliter les travaux à cet endroit.

En 1855, les dragueurs du havre furent aussi employés aux améliorations du lac et du fleuve, et partie des travaux à Lavaltrie fut donnée à l'entreprise, de sorte que pour une partie de cette saison il y eut sept dragueurs d'employés.

Cette année, par l'acte 29 Vic., chap. 56, les commissaires furent autorisés à emprunter £25,000 sterling pour mettre à exécution l'arrangement pris avec le gouvernement. Cette somme, avec l'intérêt, devant être payés sur les revenus du havre.

Le 16 novembre de la même année, les commissaires du havre, accompagnés d'autres personnes, descendirent de Sorel dans un navire nommé *Ocean*, tirant 19 pieds 8 pouces, alors qu'il n'y avait qu'une profondeur de 10 pieds six pouces sur les battures.

L'*Ocean* était remorqué par deux vapeurs et descendit de Sorel sans obstacle à venir jusqu'au phare flottant No. 1, où il toucha une batture que l'on avait pas aperçue. Le navire fut alors allégé et conduit en eau profonde dans le bassin avoisinant, où il reprit la partie du chargement qu'on lui avait ôtée, et le voyage fut ensuite continué sans interruption.

Le 28 novembre 1865, l'honorable John Young envoya au secrétaire des travaux publics un télégramme ainsi conçu ; " Le chenal de 20 pieds et de 11 pieds sur les battures est terminé. Voulez-vous avoir la complaisance de permettre à M. Sippell d'accompagner les commissaires dans le voyage d'essai d'ici (Montréal) à Sorel ?"

Le 5 décembre 1865, M. Sippell fit rapport que, le premier du courant, un esparre fut descendu le long du vapeur *Lawrence* à 20 pieds de la surface de l'eau ; que le vapeur partit de Montréal et passa par le chenal approfondi pour se rendre à Sorel, où il arriva sans avoir rencontré aucun obstacle. L'eau était alors à 17 pieds au-dessus du buse inférieur de l'écluse à la porte d'entrée du canal Lachine.

A une réunion des commissaires du havre tenue en janvier 1866, la résolution suivante fut proposée par le président et adoptée par la commission :—

" Vu l'achèvement des travaux pour améliorer la navigation du fleuve entre Montréal et Québec, et après une minutieuse considération de la politique qui devrait être suivie pour l'amélioration ultérieure du havre, il est à propos de vendre à l'encan ou autrement les navires, etc., suivants."

Vient ensuite une liste, avec le prix de départ fixé pour chaque item et contenant des recommandations à l'égard de l'outillage qui devrait être gardé pour les travaux du havre, etc.

Dans le mois de février suivant, avis public fut donné par la commission que certains navires, dragueurs, etc., étaient à vendre.

Quelques uns des navires furent vendus au-dessus du prix auquel on les avait évalués, et d'autres parties de l'outillage furent échangées pour des engins que les commissaires jugèrent plus propres aux travaux de l'amélioration du havre.

Dans l'été de 1866, la batture sur laquelle toucha le navire *Ocean* l'automne précédent fut approfondie et on enleva un banc près du phare flottant No. 1, ce qui augmenta la largeur de cette partie du chenal tout en l'améliorant de beaucoup.

Une fois cette batture approfondie et le banc enlevé, les commissaires du havre consi-

dèrent, à en juger par certaines lettres subséquentes, qu'ils avaient accompli à la lettre l'arrangement passé avec le gouvernement.

En octobre dernier, cependant, ils me dirent verbalement qu'ils étaient disposés à faire davantage, si, à la suite d'un examen de la largeur et profondeur du chenal, on le trouvait d'une capacité moindre que celle voulue lors de l'arrangement.

Tableau indiquant les sources d'où la commission du havre a obtenu les fonds pour l'amélioration du lac St. Pierre et du fleuve St. Laurent.

Bons émis en vertu de l'Acte 13 et 14 Vic., c. 97..			£30,000	0	0		
		16 Vic., c. 24..	40,000	0	0		
		18 Vic., c. 143.	100,000	0	0		
						£170,000	0 0
1852	Reçu pour droits de tonnage.....		1,798	6	6		
1853	do	do	2,441	5	6		
1854	do	do	2,385	19	6		
1855	do	do	1,576	14	6		
1856	do	do	3,841	11	6		
1857	do	do	3,669	15	0		
1858	do	do	4,133	15	6		
1859	do	do	4,954	9	3		
1860	do	do .....(balance)	80	0	6		
						24,881	0 0
						£194,881	0 0
					ou	$779,524	00
1859	Avance sur l'outillage (abandonnée depuis).....					60,000	00
1860	" sur travaux exécutés selon l'arrangement.....					32,000	00
1861	" " "					32,000	00
1862	Reçu de la Maison de la Trinité et d'autres sources pour articles vendus					5,179	28
1863	Avance sur travaux exécutés selon l'arrangement					17,948	89
1864	" " "					12,051	11
1864-65	" " "					59,000	00
1865-66	" " "					7,000	00
						$1,004,703	28
1851	Outillage, évalué à $40,000 par les ingénieurs du gouvernement, transmis aux commissaires et évalué par eux à.....					$36,000	00
						$1,040,703	28

Tableau des dépenses faites sous le contrôle de la commission du havre pour l'amélioration du lac St. Pierre et du fleuve St. Laurent.

1851	Dépensé pour l'outillage et les travaux de draguage.			£19,381	14	10	
1852	do	do	do ...	23,170	14	8	
1853	do	do	do ...	14,414	12	9	
1354	do	do	do ...	17,054	1	6	
1855	do	do	do ...	41,209	17	1	
1856	do	do	do ...	23,801	13	4	
1857	do	do	do ...	23,492	4	1	
1858	do	do	do ...	17,051	9	8	
1859	do	do	do ...	18,129	4	5	
1860	do	do	do ...	13,153	16	4	
1861	do	do	do ..	5,325	11	1	
1862	do	do	do ...	11,411	11	1	
1863	do	do	do ...	8,871	3	2	
1864	do	do	do ...	18,598	9	9	
1865	do	do	do ..	22,272	10.	5	
1866	do	do	do ...	2,734	19	0	
							£280,083 13 2

1851	Intérêt payé sur ces bons et les emprunts.....			£	825	2	5	
1852	do	do	do	.....	1,696	13	8	
1853	do	do	do	.....	2,824	16	10	
1854	do	do	do	.....	3,652	13	10	
1855	do	do	do	.....	5,236	16	10	
1856	do	do	do	.....	6,659	0	4	
1857	do	do	do	.....	9,486	16	1	
1858	do	do	do	.....	10,960	13	10	
1859	do	do	do	.. ..	12,482	0	11	
1860	do	do	do	.....	6,608	13	1	
								60,433 7 10
								£340,517 1 0
							ou	$1,362,068.20
1851	Outillage fourni par le gouvernement							36,000.00
								1,398,068.00
1866	Vapeurs, etc., vendus par la commission.....						$22,050.00	
	Dragueurs et outillage en mains, évalués à.....						30,000.00	
							$52,050.00	
	Moins—Payé par la commission lors de l'échange de l'outillage						1,000.00	
								52,050.00
	Total de la dépense.....							$1,347,018.20
	Somme dont le gouvernement s'est chargé et qu'il a payée.....							1,040,703.28
	Somme prise sur les revenus du havre							$306,314.92

Environ les deux tiers de la dépense ont passé pour l'approfondissement du lac St. Pierre, un quart pour les travaux à Lavaltrie, et un douzième pour d'autres parties du fleuve où il a été fait des améliorations.

Après cet aperçu des améliorations et de la dépense qu'elles ont occasionnée, et que nous avons cru devoir donner pour faire connaître cette entreprise dans ses détails, nous allons passer à la description de la condition actuelle du chenal.

Mais auparavant, il convient de dire que cette description est basée sur une exploration hydrographique de 2 milles du fleuve à la Pointe-aux-Trembles.

¾ de mille du fleuve entre le Cap St. Michel et l'Ile Bellegarde.

6 milles du fleuve à Lavaltrie et en aval de ce lieu.

Des sondages ont été faits dans tout le chenal artificiel du lac St. Pierre.

La profondeur de l'eau à ces endroits a pour donnée une profondeur de 17 pieds sur le busc d'écluse inférieur du terminus du canal Lachine à Montréal, et de 11 pieds sur les battures du lac St. Pierre.

Il a été fait un relevé du fleuve dans le voisinage du Cap-Charles, et un examen superficiel au Cap-à-la-Roche, au Cap-Leonard, à Bécancour, etc., etc., et les sondages ont été supputés aux basses eaux ordinaires du printemps.

La profondeur indiquée pour d'autres parties du fleuve que celles ci-dessus désignées est prise des cartes marines de l'Amirauté, publiées en 1860, et dont la ligne de donnée est considérée comme répondant à 17 pieds à l'entrée du canal Lachine et à 10 pieds 3 pouces sur les battures du lac St. Pierre..

Depuis le pied du courant Ste. Marie à Montréal jusque vis-à-vis l'église, environ un demi mille plus bas, se trouve une large nappe d'eau de 27 à 39 pieds de profondeur, sauf sur un poulier un peu en amont de l'église où il n'y a que 19 pieds d'eau. De là à la Longue-Pointe, le chenal a bien un quart de mille depuis la rive nord-ouest du fleuve, et sa profondeur varie de 24 à 49 pieds, mais sa largeur est contractée par une batture qui s'étend de la rive sud vis-à-vis Longueuil.

Depuis la Longue-Pointe elle s'étend davantage vers le nord jusqu'auprès de la Pointe-aux-Trembles, où elle atteint presque une direction nord-est, et tout au bord de la rive la profondeur de l'eau varie de 23 à 39 pieds, excepté à une pointe située à un quart de mille environ en amont du phare supérieur, où elle n'est que de 21 pieds.

Vis-à-vis le village de la Pointe-aux-Trembles (à 10 milles du pied du canal Lachine) une succession de petites battures détachées ou pouliers occupe une partie considérable du lit du fleuve, et suit une direction oblique depuis la batture du côté nord-ouest des Iles de Boucherville jusqu'à quelque distance en bas du village.

La plus considérable de ces battures (y compris les pouliers qui l'avoisinent) est située vis-à-vis et en aval de l'église. Elle occupe un espace d'au moins 1,200 pieds en ligne avec le courant sur une largeur de 400 pieds, et la profondeur de l'eau varie de 16-2 à 19.6 pieds, mais en moyenne elle est de 18.8 pieds. Sur environ un cinquième de cet espace la profondeur de l'eau varie de 20 à 23 pieds, mais les pouliers à distance et les projections contrebalancent amplement l'étendue d'eau profonde.

Entre cette batture et la rive nord-ouest du fleuve il y a une nappe d'eau considérable dont la profondeur varie de 20 à 25 et 27 pieds, mais immédiatement en bas du village se trouve un nombre de petites battures isolées sur lesquelles la profondeur de l'eau varie de 18 à 19.8 pieds.

L'ancien chenal, celui encore suivi dans sa plus grande partie, mène dans une direction sud-est jusqu'à l'extrémité de la grande batture mentionnée plus haut, et sur une petite distance à cet endroit, il passe dans une étendue large d'environ 200 pieds, dont la profondeur est de 19 pieds d'un côté et de 19.7 de l'autre. Dans cet espace se trouve deux places, à l'une desquelles il y a 19.3 pieds d'eau et à l'autre 19-9. A environ 500 pieds en avant du courant, il y a 19.7 pieds d'eau. Cette ligne passe au sud de la grande batture.

En octobre et novembre 1865, un nouveau chenal a été formé, et il suit une direction sud-est jusqu'à un point situé à 5 1/2 mes de mille plus haut que l'ancienne ligne, ou presque vis-à-vis le phare supérieur de la Pointe-aux-Trembles. Il est d'une bonne largeur et généralement profond de 20.2 à 22 pieds, excepté à trois petites places isolées, dont la profondeur est de 19.7 pieds sur les deux premières et de 19.8 sur l'autre. Ces places se trouvent ainsi situées qu'un navire chargé pour la capacité d'un chenal de 20 pieds pourrait y passer sans toucher à aucune, tandis qu'un autre navire d'un même tirant d'eau toucherait peut-être à l'une sinon à toutes.

Cette ligne mène dans les eaux profondes au sud de tous les autres pouliers, et passe aussi au sud de la grande batture ci-dessus mentionnée.

Par la carte ou plan fait sur une grande échelle d'après les détails de notre récent relevé, l'on peut voir que ce chenal a une profondeur d'eau plus grande et plus continue, et que, comme route à suivre, il est aussi avantageux que celui par lequel on passe généralement.

Cependant, ces deux chenaux rencontrent la même objection, c'est à dire qu'ils dirigent les navires trop au sud, où un courant oblique les porte (surtout les plus longs) à toucher à quelqu'un des endroits moins profonds situés au nord des battures s'étendant de l'extrémité supérieure de l'Ile-à-l'Aigle, ce qui fait qu'il est extrêmement difficile de tenir sur l'une ou l'autre lignes des phares d'alignement qui conduisent au chenal plus bas.

L'on croit que dans une grande mesure il pourrait être obvié à cette objection en enlevant la moitié nord de la grande batture déjà mentionnée et en approfondissant quelques parties isolées de ce côté, ce qui donnerait une ligne nord plus directe conduisant à la partie inférieure du chenal. Elle serait moins sujette aux effets des courants obliques et comparativement exempte des obstacles que l'on rencontre sur les autres lignes dans ce voisinage.

Pour faire cette amélioration, il faudrait enlever environ 20,000 verges cubes de matière formée en partie de cailloux.

En bas de la Pointe-aux-Trembles, le fleuve est divisé en trois bras par l'Ile Ste. Thérèse et l'Ile-à-l'Aigle. Dans celui du milieu est le chenal principal, lequel est bien indiqué par les phares d'alignement placés à la Pointe-aux-Trembles.

Une batture, qui se trouvait auparavant près de l'extrémité supérieure de cette ligne a été coupée de manière à donner une profondeur de 20½ à 22 pieds, et une largeur d'au moins 300 pieds. Pour cela, il a fallu enlever 30,980 verges cubes de matières.

En aval de cette pointe le chenal est de 24 à 42 pieds de profondeur, et tourne légèrement le long de l'Ile Ste. Thérèse jusqu'à la ligne des phares d'alignement placés sur le côté est de cette île, où le courant change tout-à-coup du nord au nord-est. A cet endroit la courbe est rendue difficile par une batture s'étendant de la rive sud, et dont il serait à propos de faire disparaître la pointe extrême, qui est signalée par une bouée. En ligne avec ces phares, on trouve dans la direction du Cap St. Michel des eaux dont la profondeur varie de 20 à 36 pieds, et pour obtenir cette profondeur sur cette distance il a fallu enlever plusieurs battures.

Durant les premiers travaux exécutés par la commission, on a dragué pendant environ 68 jours dans le voisinage de l'Ile-Delorier pour améliorer l'ancien chenal ; mais elle cessa toute dépense pour cette ligne après avoir adopté le chenal sud ou de Verchères, choix qui, sous plusieurs rapports, devait être avantageux à la navigation et que l'on a généralement regardée comme judicieux.

Depuis le Cap-St.-Michel (16 milles plus bas que le pied du canal Lachine) jusque vis-à-vis l'Ile-Bellegarde, la profondeur varie de 20.5 à 33 pieds, mais à plusieurs endroits le chenal est à peine de la largeur voulue, et à une petite distance entre la bouée supérieure sur le côté sud la profondeur n'est que 27 à 19.3 pieds d'un côté et de 19.1 pieds de l'autre. Cette ligne fait aussi une courbe qui en rend le passage difficile pour les navires de grandes dimensions. A cela, il pourrait être remédié en enlevant une petite partie d'une pointe et une lisière de la rive sud, où l'eau varie de 14½ à 19½ pieds de profondeur. Il faudrait, par conséquent, draguer environ 2,000 verges cubes.

De l'Ile-Bellegarde aux phares d'alignement au passage en amont de Contrecœur, la profondeur varie de 25 à 50 pieds, et sur la plus grande partie de cette distance le chenal est d'une bonne largeur ; mais pour rendre la navigation sûre la nuit il serait nécessaire d'enlever deux pouliers—l'un au-dessus de la Pointe Ste. Marie, sur lequel il y a déjà 16 pieds d'eau, et l'autre en aval de l'Ile-aux-Prunes, qui est recouvert par 18 pieds d'eau—et d'ériger un phare, sinon des phares d'alignement, sur l'Ile-aux-Prunes.

Depuis le Cap St. Michel, ou le chenal dit de Verchères, on a dragué 62,440 verges cubes, et enlevé une quantité considérable de cailloux, etc., qui faisaient obstacle à la navigation.

En ligne avec les phares d'alignement du passage en haut de Contrecœur et jusque vis-à-vis l'Ile-Lavaltrie (34 milles plus bas que le pied du canal Lachine), la profondeur varie de 27 à 20.4 pieds, et le chenal est de la largeur voulue.

Immédiatement à ce dernier endroit, au côté nord du chenal, se trouve une petite étendue profonde de 18 pieds, et à environ 1,200 pieds en aval du bas de l'Ile, il y a deux petites battures sur lesquelles la profondeur est de 18 à 19 pieds—situées à 50 ou 60 pieds en dedans de la ligne des bouées sur le côté sud.

Ces battures sont sur la courbe qui mène à la ligne des phares d'alignement et sur le côté où une projection de cette étendue fait obstacle au-delà des bouées.

Bien que le chenal soit là d'une grande largeur, l'on pense que l'on arriverait à un meilleur résultat en enlevant la plus petite de ces battures et en coupant environ 30 pieds de l'autre au lieu d'indiquer leur extrémité inférieure par une bouée.

A quelques places plus bas, le chenal est à peine de la largeur voulue, et dans la direction de leur extrémité inférieure, se trouve quelques places recouvertes seulement par une profondeur de 19.4 à 19.8 pieds.

Ces petites battures sont répandues sur une distance considérable et entourées d'eau variant d'une profondeur de 20.2 à 21 pieds. Elles sont ainsi placées qu'un navire ayant un chargement proportionné au tirant d'eau que permet le chenal pourrait passer entre elles sans toucher à aucune, tandis que d'autres navires d'un même tirant qui ne suivraient pas la ligne, tout en restant dans le chenal, sont exposés à les heurter.

Depuis l'Ile-Lavaltrie, en descendant, jusqu'à cet endroit du fleuve où le chenal est large, il y a une profondeur—les endroits ci-dessus désignés exceptés—de 20.1 à 21 pieds.

A elle seule cette tranchée était une entreprise formidable, car l'on y a enlevé 548,288 verges cubes de matières, ou plus de 800,000 verges d'après le mesurage fait sur les chalands.

Depuis cette pointe, en descendant, le chenal suit une direction nord-est jusque vis-à-vis l'Ile-aux-Foins, où il tourne ensuite graduellement vers l'est, et il conserve cette direction (passé Sorel) jusqu'à la pointe sud-est de l'Ile-de-Grâce, de là il va en serpentant entre l'Ile-aux-Bateaux et l'Ile-à-la Pierre jusqu'à l'emplacement d'un phare à l'extrémité inférieure de la dernière île.

Sur cette partie du fleuve, la profondeur varie de 25 à 50 pieds, sauf à un point en amont de l'Ile-aux-Bateaux, où elle est de 22 à 24 pieds sur une petite distance.

Depuis le phare de l'Ile-à-la-Pierre jusqu'à la ligne des phares d'alignement de l'Ile-aux-Raisins, la profondeur varie de 22 à 31 pieds.

Cette île est située à la tête du lac St. Pierre et la ligne de ses phares mène au chenal qui a été approfondi sur une distance de 7,300 pieds, à travers ce qui est appelée la " barre supérieure " et en gagnant le bassin supérieur, où le phare flottant No. 1 est ancré pendant la saison de la navigation.

Dans cette partie du chenal, la profondeur est de 21 à 20.2 pieds, et sa largeur généralement de 300 pieds. Jusqu'ici il y a eu divergence d'opinion quant à la meilleure place pour un phare dans ce voisinage ; mais l'enlèvement, en 1866, d'une grande partie d'une pointe située sur le côté nord du chenal a fait un si grand changement à cet endroit que les raisons à l'apppui du déplacement de ce phare ont dû perdre de leur importance.

Sur une distance de 6,700 pieds, la profondeur du " bassin supérieur " varie de 20.4 à 26 pieds. Dans le chenal approfondi jusque vis-à-vis le phare flottant No. 2, distance de 8,600 pieds, il y a une profondeur de 20.2 à 21.2 pieds, et la largeur est bien de 300 pieds.

Depuis ce phare jusqu'à un angle de la ligne indiquée par une grande bouée blanche —distance de 2,300 pieds—il y a de 20.4 à 21 pieds d'eau, et le chenal est d'une bonne largeur.

Cette bouée est sans doute une bonne indication pour le jour, mais elle suffit à peine pour guider celle qui dirige un navire la nuit vers le point où un changement de direction est nécessaire, et je crois que pour obvier à cette difficulté un phare flottant ou haute balise a été recommandée.

Immédiatement en bas de la bouée de fer, qui vient après la grande bouée blanche, il y a un espace de 4 à 500 pieds de long, et sur les deux tiers de la largeur du chenal, où la profondeur est de 19.2 à 19.9 pieds ; mais pour quelques parties de cet espace, la profondeur est de 20.4 pieds.

De cette batture à la bouée suivante se trouvent ça et là des rochers à une profondeur de 19.4 à 19.8 pieds.

De là en descendant, jusquà la tête du " bassin inférieur," il y a de 20.2 à 21.2 pieds d'eau, distance, depuis la bouée blanche, 14,000 pieds. Ce bassin, qui est en ligne avec le chenal, a une longueur de 1,300 pieds et une profondeur de 21 à 26 pieds.

La tranchée à travers la " barre inférieure " est longue d'environ 6,000 pieds, et sa profondeur varie de 20.2 à 21 pieds, sauf sur deux petites étendues, où elle varie de 18.3 à 19.9 pieds.

La partie inférieure de ce chenal est bien indiquée par un phare sur la Pointe-du-Lac et le phare flottant No. 3, au-delà duquel il décrit une courbe et continue dans une direction sud-est en suivant le chenal naturel jusque vis-à-vis l'embouchure est de la Rivière-Nicolet, et en ligne avec les phares d'alignement au port St. François. Sur cette distance, la profondeur varie de 21 à 30 pieds.

Sur le lac St. Pierre, le chenal approfondi est à-peu-près de 11½ milles de long.

D'après les rapports des officiers chargés en différents temps des travaux, il appert que l'on a enlevé là 6,470,557 verges cubes de matières mesurées sur les chalands. Réduite à l'état solide, comme elle était primitivement, cette quantité peut être évaluée à 4,313,572 verges cubes, c'est-à-dire qu'elle doit former une masse égale à un déblaiement d'environ 250 milles de voie ferrée.

Dans le voisinage du port St. François, il y a une succession de battures entre lesquelles se trouvent des passages qui, bien qu'étroits, ont une profondeur de 20 à 30 pieds. De là au Cap-de-la-Madeleine, en bas de Trois-Rivières, le grand chenal naturel varie de 30 à 36 pieds en profondeur.

Sur le côté nord du fleuve, entre le lieu ci-dessus mentionné et l'Ile-Bigot, il y a plusieurs grandes battures entre lesquelles est un chenal étroit et sinueux de 19 à 24 pieds de profondeur.

Cette ligne est bien indiquée par le phare d'alignement, mais ceux qui commandent des navires d'un fort tirant et chargés préfèrent généralement gagner dans la direction de la Pointe de Bécancour, sur le côté sud du fleuve, où le chenal est large et profond quoique le courant y soit plus rapide.

Mais, pour que l'on put prendre cette voie la nuit, il faudrait ériger des phares d'alignement sur le Cap-de-la Madeleine et un ou deux phares à la Pointe-Bécancour. Avec le concours d'autres phares dans le voisinage de l'église de Champlain, l'on pense que les navires pourraient éviter les battures sur cette partie de la route.

En septembre 1863, le capt. Armstrong, l'officier chargé des dragueurs, et un pilote expérimenté, m'accompagnèrent le long du fleuve pour m'indiquer plusieurs battures ou pouliers à ce lieu et en bas de ce lieu qu'il serait à propos de faire disparaître. Quelques unes de ces battures ne sont pas indiquées sur les cartes de l'Amirauté ; mais leur position était si bien connue de ces messieurs à l'aide d'amarques et autrement qu'ils les trouvèrent sans peine.

Vis-à-vis l'embouchure de la rivière Bécancour se trouvent deux de ces battures. Celle au sud,—qui n'est pas indiquée sur les cartes de l'Amirauté, est longue d'environ 120 pieds, et d'une largeur de 100 pieds. Dans les basses eaux, elle est à une profondeur de 17 à 18 pieds. Le long, la profondeur varie de 22 à 24 pieds. L'on considère qu'il serait nécessaire d'enlever au moins un tiers de l'extrémité supérieure de cette batture jusqu'à la profondeur voulue.

Au passage du Cap-de-la-Madeleine à la Pointe-Bécancour, la profondeur est de 28 à 30 pieds. De là à la ligne conduisant vers Champlain, il y a de 26 à 40 pieds d'eau, excepté sur le poulier mentionné.

Près de l'église de Champlain, la batture Dubord ne rend pas le passage bien difficile aux navires quoiqu'elle soit au milieu du chenal, l'eau étant très-profonde sur un grand espace de chaque côté.

Depuis ce dernier endroit, le chenal se dirige presque entièrement à l'est jusque vis-à-vis l'embouchure de la rivière Champlain, où il gagne ensuite graduellement au nord jusqu'à la ligne des phares d'alignement de Batiscan. Sur cette partie du fleuve, la profondeur varie de 24 à 40 pieds.

Le passage établi sur la ligne des phares d'alignement à Batiscan mène vers le Cap-Léonard sur le côté sud du fleuve, afin d'éviter les grandes battures de Ste. Anne-de-la-Pérade. Sur cette ligne, la profondeur varie de 24 à 33 pieds, sauf vis-à-vis les brise-glace construits sur la batture où elle est de 24 pieds.

A cet endroit, le chenal est rétréci par la pointe angulaire d'une batture au bout de laquelle il n'y a que 16 pieds d'eau. A 150 pieds au nord, la profondeur est de 13.5 pieds.

Une bouée indique l'extrémité sud de cette batture et le point où il faut changer de direction. Cependant, la ligne et l'étroitesse du chenal immédiatement plus bas rendent aux navires chargés le passage difficile.

A une petite distance en bas de cet endroit, en ligne avec les phares des Grondines et vis-à-vis le petit cours d'eau appelé le Léonard, il y a un poulier de 30 à 40 pieds de diamètre où la profondeur est à peine de 18 pieds dans les basses eaux.

Depuis ce poulier (qui n'est pas indiqué sur les cartes de l'Amirauté) et la pointe de la batture ci-dessus désignée, ainsi que le cours du chenal en amont et en aval et sa partie rétrécie, il est presque impossible à deux navires de grandes dimensions de se rencontrer.

En 1859, la commission du havre a fait des travaux considérables dans ce voisinage et au passage de Batiscan—elle a fait draguer et enlever environ 20,650 verges cubes, mesurées sur les chalands sans compter une grande quantité de cailloux.

Malgré cela, il est grandement nécessaire de faire approfondir la batture de Ste. Anne sur une longueur d'au moins 150 pieds, et que l'extrémité supérieure du poulier soit enlevée. Pour ce, il faudra enlever environ 8,000 verges cubes de matières.

Un peu plus bas que le Cap-Léonard et en ligne avec les phares des Grondines, il y a aussi un petit poulier d'environ 60 pieds de diamètre, à une profondeur variant de 17 à 18 pieds dans les plus basses eaux.

En amont du Cap-à-la-Roche, en ligne avec l'extrémité ouest du presbytère et une cheminée de l'église St. Jean, et sur la ligne des phares d'alignement des Grondines, il y a un poulier d'environ 50 pieds de diamètre dont la profondeur est de 17½ à 18 pieds.

A l'exception des endroits ci-dessus désignés, il y a une profondeur de 22 à 30 pieds sur cette étendue du fleuve.

Ensuite, le long de la ligne des phares du Cap-Charles jusqu'à l'endroit où le courant est dirigé vers l'est par les balises d'alignement sur la rive, la profondeur est de 22 à 30 pieds, excepté sur un petit poulier situé un peu au sud de la ligne.

Vis-à-vis le Cap-Charles, la batture des Grondines traverse presque le fleuve et ne laisse qu'un chenal étroit non navigable près de la rive sud.

Le milieu de cette batture est large d'environ 800 pieds. Sur la distance de 21.3 pieds en amont et 30 pieds immédiatement plus bas, la profondeur est de 16.3 à 19.3 pieds dans les basses eaux ordinaires. Sur la ligne généralement suivie par les navires, la profondeur varie de 17 à 20 pieds sur une distance d'au moins 1300 pieds.

Cette barre est formée principalement de cailloux mêlés à l'argile dur, et le travail pour le faire disparaître serait à la fois difficile et dispendieux ; cependant, elle fait tellement obstacle au passage des navires chargés et de grandes dimensions—sauf le temps où la marée est haute—que la ligne de navigation sera toujours considérée incomplète tant qu'elle ne sera pas abattue.

Le commandant Orlebar dit qu'au Cap-à-la-Roche les marées ordinaires montent de quatre pieds, et les marées du printemps de 6 pieds. Vis-à-vis le Cap-Charles, le courant est de 4 nœuds à l'heure.

D'après cette description du chenal, il est évident qu'à l'exception de quelques endroits et de petites battures isolées, la profondeur est au moins de 20 pieds de Montréal au lac St. Pierre, et que dans les marées ordinaires il y a au moins cette profondeur entre le Cap-Levrard et le Cap-Charles.

La largeur voulue existe généralement dans les parties améliorées de la route, et l'alignement est tel qu'il ne rend pas sérieusement difficile le passage des navires de la classe en usage ou à l'époque où les arrangements furent faits.

Etant personnellement au fait de la manière dont les travaux ont été conduits depuis 1863, et ayant fait une investigation minutieuse des affaires qui précédèrent cette date, je n'hésite pas à dire que les commissaires du havre ont toujours fait preuve du désir louable de donner, dès le commencement, la plus grande dimension possible au chenal, et de se conformer aux conditions de leur arrangement avec le gouvernement. La preuve de cette assertion est indiquée par l'état de la dépense encourue pour les améliorations depuis janvier 1860, et qui, ainsi qu'on peut le voir, s'élève à $329,512.16, ou plus du double de la somme affectée à cet objet par le gouvernement.

Mais, comme nous l'avons déjà dit, il reste encore plusieurs petites battures à faire disparaître et certaines améliorations à faire pour permettre aux navires de grandes dimensions de parcourir cette route sans difficulté,—améliorations que l'on peut indiquer ainsi brièvement :

1°. L'ancien et le nouveau chenal à la Pointe-aux-Trembles sont tous deux susceptibles d'objections, et de ce, le chenal au nord serait exempt dans une grande mesure. Il serait par conséquent à propos d'améliorer ce dernier.

2°. Entre le Cap-St.-Michel et l'Ile-Bellegarde, il serait nécessaire d'améliorer la ligne en enlevant une partie de la rive sud du chenal et d'approfondir la batture située sur le côté nord, en aval des bouées supérieures placées au sud.

3°. Des endroits, sur le côté sud du chenal en bas de l'Ile-Lavaltrie, pourraient être approfondis avec avantage, et on pourrait enlever les projections qui nuisent ailleurs. Les petites battures situées auprès du pied de la tranchée devraient également être approfondies.

4°. La batture située à environ un demi mille en aval de la grande bouée blanche, à l'angle entre les phares flottants Nos. 2 et 3, sur le lac St. Pierre, devrait être creusée à la même profondeur que les autres parties du chenal.

La commission s'étant toujours montrée bien disposée à faire les améliorations complètes, il y a tout lieu de croire qu'en attirant son attention sur les quatre places ci-dessus désignées, elle saura sans retard prendre les mesures voulues pour compléter ces améliorations d'une manière satisfaisante.

5°. La pointe de la batture, vis-à-vis Ste. Anne et en amont du Cap-Levrard, devrait être approfondie de manière à augmenter la largeur du chenal. Le sommet des pouliers

directement en ligne avec le chenal à cet endroit devrait aussi être enlevé et la batture du Cap Charles approfondie.

Les améliorations effectuées en 1859 en aval de Batiscan ayant donné un chenal de 20 pieds de profondeur au Cap-Levrard et en aval de ce cap, dans les hautes eaux ordinaires, il devient douteux si de nouveaux travaux dans ce voisinage pourraient être considérés comme compris dans l'arrangement contracté en 1860 par la commission du havre; cependant, il serait avantageux à la navigation que les améliorations énumérées fussent faites.

A part des travaux dont il vient d'être parlé, des améliorations à certains endroits ont été recommandées comme indispensables, telles que l'enlèvement de battures et l'érection de phares sur le chenal de Verchères, et à Bécancour, etc.; mais elles ne sont pas considérées comme comprises dans l'arrangement contracté par la commission du havre.

Maintenant que nous avons décrit la condition actuelle du chenal et indiqué la nature et l'étendue des améliorations qui restent encore à faire, nous allons attirer l'attention sur la ligne de base d'après laquelle la profondeur de l'eau a été invariablement supputée par la compagnie du havre.

Dans des circonstances ordinaires, cela eut été inutile, d'autant plus qu'une ligne de base n'est généralement que supposée ou imaginaire, à laquelle toutes les hauteurs ou profondeurs sont rapportées pour arriver à une comparaison, tandis que dans le cas actuel elle est censée représenter la surface du fleuve lorsqu'il y a 17 pieds d'eau sur la base de l'écluse d'entrée à Montréal, et 11 pieds sur les battures du lac St. Pierre.

Or, cette donnée nous a paru si intimement liée à l'arrangement contracté par les commissaires du havre, que tous les sondages faits (au-dessus du lieu où les marées se font sentir) dans notre récent relevé, ont été, comme on l'a dit précédemment, rapportés à cette ligne.

Ainsi, la profondeur indiquée dans la description ci-dessus du chenal n'est pas la profondeur réellement constatée aux différentes places pendant les relevés respectifs vu que quelques fois il a fallu diminuer la hauteur des sondages et d'autres fois y ajouter.

Les tableaux suivants font connaître que la variation des niveaux de l'eau à Montréal et au lac St. Pierre n'ont aucun rapport entre eux à un degré défini, et qu'il serait par conséquent inexact de prétendre que d'après une certaine profondeur d'eau connue sur le busc de l'écluse à Montréal, il soit possible de constater l'exacte profondeur sur les battures du lac St. Pierre.—(*Voir Tableau ci-annexé, page* 15½.)

Ces tableaux sont une copie des notes quotidiennes prises par le maître d'écluse (en pieds et en pouces) de la baisse et de l'élévation du niveau de l'eau au pied du canal Lachine; et des notes quotidiennes prises (en pieds et en demi-pied) de la baisse et de l'élévation du niveau de l'eau sur les battures du lac St. Pierre. Au dernier endroit, la jauge est divisée en quarts de pied ou par espaces de trois pouces, et le registre est tenu en portant comme profondeur l'espace se rapprochant le plus d'un demi pied, de sorte que le journal peut indiquer la profondeur comme étant d'un à trois pouces différente de ce qu'elle est réellement au temps de l'observation.

C'est là la plus grande différence observée d'après le journal le plus exact pendant une partie du relevé.

Dans le tableau pour 1867, on peut voir que du 11 août au 22 novembre il ne s'est rencontré que 4 jours durant lesquels il y avait 17 pieds sur le busc de l'écluse et 11 sur les battures, ou pendant lesquels la profondeur correspondait avec la ligne de base, et cela tandis qu'il y a eu 8 jours pendant lesquels l'eau était de 11 pieds sur les battures, et de 16.9 et 18.1 sur le busc de l'écluse. Pendant 4 jours, il y a eu 17 pieds sur le busc de l'écluse et 10.6 sur les battures; et pendant 2 jours, 16.10 sur le busc et 12 sur les battures.

En 1868, du 11 août au 26 novembre, il y a eu aussi seulement 4 jours où il y avait 17 pieds sur le busc d'écluse et 11 sur les battures, tandis que pendant 7 jours la profondeur était de 17 pieds sur le busc et de 12 sur les battures;—et 8 jours où elle était de 17 pieds sur le busc et de 16.6 sur les battures;—26 jours, de 16.4 à 16.10 sur le busc et de 11.6 sur les battures, et 3 jours, de 16.8 à 16.9 sur le busc et de 12.6 sur les battures.

Il est à croire que ce qui précède suffit à démontrer que la hauteur de l'eau à Montréal n'est pas une indication sûre d'après laquelle on peut inférer que sur le lac St. Pierre il ne serait pas même raisonnable de s'attendre que sur cette partie du fleuve St. Leurent, où la est largeur irrégulière et où tant de grands cours d'eau vont se jeter, les variations puissent correspondre sur des points aussi éloignés et si différemment situés.

Au commencement des relevés, des jauges correspondant autant que possible à la ligne de base adoptée par la commission du havre, furent placées aux endroits respectifs, et dans tous les cas les sondages furent corrigés sur les observations faites d'après ces jauges.

D'après les tableaux et explications qui précèdent, il est par conséquent visible que pour représenter la profondeur du chenal lorsque la surface correspondait à la ligne de base de la commission du havre, il a fallu, en quelques cas, *ajouter* à la profondeur *réellement constatée* par les sondages, et en d'autres temps la diminuer.

Afin de faire bien comprendre ces opérations, ces déductions, et surtout les additions, seront indiquées dans l'ordre suivant :—

A la Pointe-aux-Trembles, il s'est rencontré 7 jours où il a fallu retrancher d'un *demi pouce à deux pouces et demi* des sondages, la surface du fleuve se trouvant alors *au-dessus de la ligne de base.* La plus grande réduction (2½ pouces) fut faite le 21 septembre, au temps où la profondeur était de 17.2 pieds sur le buse de l'écluse et de 12 sur les battures du lac St. Pierre.

Du 28 août au 9 septembre, inclusivement, il y a eu 13 jours où il a fallu ajouter d'*un à quatre* pouces, la surface de l'eau étant alors *au-dessous* de la ligne de base.

La plus forte addition (4 pouces) fut faite le 29 août, lorsqu'il y avait 16.8 pieds d'eau sur le buse de l'écluse et 11 pieds sur les battures du lac St. Pierre.

A cette période (29 août 1868) la profondeur réelle à cet endroit était comme suit :

Sur la grande batture désignée comme étant située vis-à-vis et en aval de l'église de la Pointe-aux-Trembles, il y avait de 15.9 à 15.5 pieds, et une moyenne d'environ 18.5.

A la tête de cette batture, l'ancien chenal a seulement 200 pieds de large, et d'un côté, sa profondeur est de 18.7 pieds, et de l'autre, de 19.4. Dans cet espace se trouvent deux places, à l'une desquelles la profondeur était de 19 pieds et à l'autre de 19.6. A environ 500 pieds en remontant le courant sur cette ligne, la profondeur était de 19.4 pieds.

Dans le chenal fait en 1865, et qui conduit au sud presque vis-à-vis le phare supérieur de la Pointe-aux-Trembles, on a trouvé de 19.9 à 21.7 pieds d'eau, à l'exception de trois petites places isolées, sur deux desquelles il y avait 19.4 et sur l'autre 19.5 pieds d'eau.

Entre le Cap St. Michel et l'Ile-Bellegarde, pendant 3 jours il a fallu ajouter de 5 à 7 pouces à la profondeur des sondages, la surface de l'eau était plus basse que la ligne de base. Cette addition de 7 pouces a été faite le 19 octobre, date où il y avait 16.4 pieds d'eau sur le buse de l'écluse et 11.6 sur les battures.

Dans cette partie du chenal, la profondeur réelle était de 20 à 32.5 pieds, et à un endroit de 18.8 d'un côté et de 18.6 de l'autre. La largeur est à peine de 270 pieds.

A Lavaltrie, les 2, 3 et 4 octobre, il y a eu de 16.11 à 16.7 pieds sur le buse de l'écluse, et 11.6 sur les battures du lac St. Pierre. A cet endroit, la ligne d'eau excédait alors *d'un* pouce la ligne de base.

Entre le 5 et le 16 octobre, il y a eu 10 jours ou l'eau a été *d'un* à *cinq* pouces au-dessous de la ligne de base.

La plus forte addition (5 pouces) à la profondeur des sondages a été faite le 12 et le 13 octobre, date où l'eau était de 16.8 à 16.6 pieds sur le buse de l'écluse, et de 11 sur les battures.

A la dernière date, on a trouvé 17.6 pieds d'eau dans un petit espace sur le côté nord du chenal et près du pied de l'île ; et sur deux petites battures en dedans de la ligne des bouées sur le côté sud, il y avait de 18.4 à 18.6 pieds d'eau. Sur les espaces précédemment désignés comme situés près de l'extrémité inférieure de cette ligne, la profondeur était de 19 à 19.4 pieds, et de 19.8 à 20.6 de chaque côté.

De l'Ile Lavaltrie, en descendant, excepté sur les espaces ci-dessus mentionnés, il y avait, le 12 et le 13 octobre, de 19.7 à 20.6 pieds d'eau dans le chenal.

Sur le lac St. Pierre, les sondages furent faits en novembre, alors que sur les battures la profondeur variait de 11½ à 13 pieds, de sorte que le niveau de surface était de 6 à 24 pouces au-dessus de la ligne de base, et qu'il a fallu réduire leur profondeur en proportion.

TABLEAU indiquant la profondeur de l'eau sur le busc de l'écluse au pied du Canal Lachine et sur les battures du Lac St. Pierre.—1867.

Jour du mois.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
1867.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.
Août.																															
Sur le busc de l'écluse, Canal Lachine	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	19.2	19	19	19.1	19	19	19.1	18.10	18.10	18.9	18.9	18.8	18.8	18.7	18.6	18.6	18.5	18.5	18.6	18.7	18.6
Sur les battures du Lac St. Pierre.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12.6	12.6	12	12.6	12.6	12.6	12.6	12.6	12.6	12.6	12.6	12.6	12.6	12.6	12	12	12	12	12	12	12.6
Septembre.																															
Sur le busc de l'écluse, Canal Lachine	18.6	18.5	18.5	18.4	18.4	18.2	18.3	18.2	18	18.1	18	18	17.10	18	17.11	17.9	17.10	17.10	18	18	18	17.10	17.11	17.9	17.8	17.9	17.9	17.7	17.7	17.8	.....
Sur les battures du Lac St. Pierre.....	12.6	12.6	12	12	12	11.6	11.6	11.6	11.6	11	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	12	12	11.6	11.6	11.6	11.6	11	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	12	.....
Octobre.																															
Sur le busc de l'écluse, Canal Lachine	17.7	17.6	17.7	17.6	17.6	17.7	17.7	17.7	17.6	17.6	17.8	17.8	17.10	17.8	17.8	17.9	17.8	17.8	17.8	17.7	17.7	17.7	17.8	17.6	17.5	17.5	17.5	17.4	17.4	17.4	17.3
Sur les battures du Lac St. Pierre.....	12	11.6	11.6	11	11	11.6	11.6	11.6	11	11	11.6	12	12.6	12	12	12	12	12	.....	11.6	11.6	.....	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	12	12
Novembre.																															
Sur le busc de l'écluse, Canal Lachine	17.1	17	17.1	17	17	17.1	17	16.10	16.9	16	16.10	17	17	16.11	16.10	16.10	16.11	16.10	16.10	16.6	16.6	16.5	16.6	16.6	16.6	16.7	16.7	16.6	16.8	16.10	.....
Sur les battures du Lac St. Pierre.....	12	11.6	11	11	10.6	10.6	10.6	10.6	11	11	.....	10.6	11	11	12	12	11.6	11.6	10.6	10.6	10.6	10.6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1868.																															
Mai.																															
Sur le busc de l'écluse, Canal Lachine	19.1	19.2	19.4	19.7	19.11	20	20.2	20.2	20.2	20.3	20.4	20.4	20.3	20.2	20.4	20.4	20.6	20.8	20.10	21.4	21.8	22.10	23	22.11	22.8	22.4	22.2	22	22	22	21.10
Sur les battures du Lac St. Pierre.....	14	14	14	14.6	14.6	14.6	15.6	16	16	16	16	16	16	16	16.6	16.6	16.6	17	17.6	17.6	18	18.6	19	19	19	18.6	18	18	18	17.6	17.6
Juin.																															
Sur le busc de l'écluse, Canal Lachine	21.10	21.7	21.4	21.2	21.10	20.10	21	20.10	20.9	20.8	20.5	20.4	20.2	20	19.10	19.8	19.6	19.6	19.4	19.4	19.3	19.2	19.2	19.1	19.1	19	19	18.10	18.11	18.8	.....
Sur les battures du Lac St. Pierre.....	17.6	17	17	16.6	16.6	16	16	16	15.6	15.6	15.6	15	15	14.6	14.6	14.6	14	14	14	14	14	14.6	14.6	14.6	14	14	13.6	13.6	13.6	13	.....
Juillet.																															
Sur le busc de l'écluse, Canal Lachine	18.8	18.7	18.7	18.4	18.5	18.5	18.5	18.4	18.3	18.3	18.2	18.1	18	18	18	18	17.10	17.10	17.10	17.9	17.9	17.8	17.8	17.8	17.7	17.7	17.7	17.6	17.6	17.7	17.7
Sur les battures du Lac St. Pierre.....	13	12.6	12.6	12	12	12.6	13	13	13	12.6	12.6	12	12	12	11.6	12	12	12	12	12.6	12.6	12.6	12.6	12.6	12.6	12.6	12	12	11.6	11.6	11.6
Août.																															
Sur le busc de l'écluse, Canal Lachine	17.7	17.7	17.7	17.8	17.7	17.5	17.5	17.4	17.3	17.4	17.4	17.4	17.2	17	17	17.2	17.2	17.1	17	17.3	17.3	17.2	17.1	17	17	17	17	16.10	16.8	16.8	16.9
Sur les battures du Lac St. Pierre.....	12	12	12	12	12	12	12	12	11.6	11.6	11.6	11.6	11	11	11	11.6	11.6	11.6	11.6	12	12	12	12	11.6	11.6	11.6	11.6	11	11	11	10.6
Septembre.																															
Sur le busc de l'écluse, Canal Lachine	16.8	16.9	16.9	16.8	16.9	16.9	16.9	16.10	16.9	16.11	17	17	17	17	17	16.11	17.1	17	17	17	17.2	17	16.11	16.10	16.11	16.11	16.9	16.7	16.9	16.10	.....
Sur les battures du Lac St. Pierre.....	11	11	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	11	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	12	12	12	12	12	12	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	.....
Octobre.																															
Sur le busc de l'écluse, Canal Lachine	16.11	16.11	16.9	16.7	16.6	16.8	16.8	16.4	16.6	16.7	16.6	16.8	16.6	16.5	16.5	16.5	16.3	16.4	16.4	16.5	16.5	16.7	16.5	16.3	16.1	16.2	16.2	16.1	16.3	16.3	16
Sur les battures du Lac St. Pierre.....	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	11	11	11	11	11	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	11	11	11	11	11	10.6	10.6	10.6	10.6	10.6	10.6	11
Novembre.																															
Sur le busc de l'écluse, Canal Lachine	16.4	16.10	16.10	16.8	16.9	16.9	16.8	16.7	16.8	16.9	17.7	17.7	17.9	17.10	17.7	17.5	17.3	17.3	17.3	17.3	17.4	17.2	17.1	16.11	16.10	17	17.1	17.1	17.1	17.1	.....
Sur les battures du Lac St. Pierre.....	11	11.6	12	12.6	12.6	12.6	12	11.6	11.6	12	12.6	12.6	13	13	13	13	13	13	12.6	12.6	12	12	11.6	11.6	12	12	.....	.....	.....	.....	.....

Pendant ce temps, il y avait de 16.10 à 17.10 pieds d'eau sur le busc de l'écluse à Montréal.

Nous avons cru nécessaire de faire connaître les faits ci-dessus touchant la profondeur réellement constatée dans le chenal pendant les relevés, car, bien qu'il n'y ait aucun rapport défini entre les niveaux à Montréal et sur le lac St. Pierre, ils ne laissent pas que de démontrer que les variations à Montréal influent plus directement sur quelques parties intermédiaires du fleuve.

Il font aussi voir qu'en certains temps un navire peut trouver 11 pieds d'eau sur les battures, tandis qu'en montant plus haut il peut se trouver qu'à plusieurs endroits du chenal la profondeur soit de quelques pouces de moins que vingt pieds.

L'approfondissement et l'élargissement du chenal du fleuve de manière à permettre aux navires d'une plus grande classe qu'autrefois de monter jusqu'à Montréal, ont certainement été profitables au commerce de la province.

Aujourd'hui, les marchandises peuvent être acheminées à 180 milles plus loin à l'intérieur par les navires dans lesquels on les expédient, et le surplus des produits du pays exporté directement du terminus de la navigation intérieure. Cela a diminué d'autant le fret transatlantique, et contribué, jusqu'à un certain point, à l'établissement de la ligne de steamers qui dessert cette route durant la saison de navigation.

De ces avantages, tout le pays a profité, et ils ont été si bien appréciés de ceux qui y sont directement intéressés, que tout récemment le gouvernement a été saisi de l'opportunité d'agrandir davantage le chenal en question.

En avril 1868, des marchands et propriétaires de navires ont présenté un mémoire exposant que la concurrence dans le commerce de transport venant et à destination d'Europe rendait nécessaire l'emploi de navires de plus grandes dimensions qu'au temps où l'on commença les améliorations du fleuve, et demandant que les travaux soient repris et " continués jusqu'à ce que l'on ait un chenal d'une profondeur uniforme d'au moins 20 à 24 pieds, et d'une largeur de 400 sur tout le parcours entre Québec et Montréal." Ce document a été imprimé comme réponse à une adresse du Sénat.

Le 16 novembre dernier, Hugh Allan, écuyer, l'un des requérants, m'adressa une lettre très importante au sujet de la voie de communication du fleuve. Copie de cette lettre et d'un tableau des dimensions, tirant d'eau, tonnage, etc., des navires de la compagnie des paquebots-postes de Montréal, est ci-annexée.

D'après ces documents et autres informations, il paraît que durant la période des basses eaux il a fallu alléger la cargaison d'un grand nombre de navires qui ont eu à passer par cette route,—ce qui ajoute beaucoup aux frais du transport.

Il est évident qu'un navire chargé jusqu'à la profondeur d'un chenal ne saurait y passer, étant remorqué, sans que sa quille touche fond, bien qu'il pourrait passer à l'aide de puissants remorqueurs ; mais, pour qu'un navire y flotte librement, il faut que sa quille soit à 9 ou au moins 6 pouces du fond.

La lettre de M. Allan dit : " Nous avons pu passer nos navires à voiles, cette saison, dans environ 19 pieds d'eau, et nos steamers, dans 17.6 pieds," et " lorsqu'un navire à voiles peut passer l'étroit chenal approfondi étant chargé de manière à tirer quelques pouces d'eau de moins que la profondeur, un steamer mu par sa propre force et allant à toute vitesse, doit être chargé de façon à tirer deux pieds ou plus de moins que la profondeur du chenal." * * * Nous avons constaté que lorsqu'il tirait 17 pieds, et que la profondeur du chenal était de 19, il touchait fond s'il allait à grande vitesse, et flottait dès que la machine était arrêtée."

Le tirant d'eau de 11 des steamers de la ligne Allan varie de 18 à 23 pieds lorsqu'ils sont chargés, mais sans charbon, de sorte qu'il faudrait un chenal de 25 pieds de profondeur pour que le plus grand de ces navires put passer.

La longueur de ces navires est de 290 à 350 pieds. Neuf d'entre eux étant plus longs que le chenal n'est large, il est à craindre que dans le cas de coups de vent, ou de quelque accident forçant l'un d'eux à se mettre en travers, la navigation serait sérieusement entravée.

La probabilité d'un pareil accident a été représentée comme une des raisons pour lesquelles le chenal devrait être élargi.

Adopter l'échelle de navigation demandée par les requérants serait se charger d'une entreprise colossale, car, dans le Lac St. Pierre seul, il faudrait enlever une masse plus considérable que celle que l'on a enlevée jusqu'ici, sans compter toutes les parties du fleuve où des améliorations ont été faites et celles qui n'en avait pas besoin pour un chenal de 20 pieds.

D'après la connaissance que nous avons du fleuve, il y a lieu de croire qu'il serait possible d'obtenir une plus grande profondeur ; mais avant de pouvoir affirmer qu'elle pourrait être de 24 pieds, il faudra faire des sondages et recueillir diverses autres informations.

Je dois dire, toutefois, qu'il n'a pas été fait d'examen à ce sujet, vu que cette question n'est venue à ma connaissance qu'à la fin de la saison, alors que les relevés durent être discontinués.

Pour tout nouvel élargissement du chenal sur le lac St. Pierre, je pense que l'on rencontrerait des matières de même espèce que celle que l'on a draguées précédemment ; et il est très probable que pour d'autres endroits, l'approfondissement serait aussi difficile qu'il l'a été les premières fois. Il faudrait aussi approfondir plusieurs battures formées de cailloux et de nombreux *pouliers*, et il est très possible que sur quelques points l'on rencontrerait du roc solide.

Mais en nous basant sur ce que les profondeurs indiquées par les cartes de l'amirauté font assez bien connaître le chenal à des endroits que n'embrassent nos relevés ni nos examens, nous pouvons soumettre l'estimation approximative suivante :—

1°. Pour un chenal de 300 pieds de large et de deux pieds plus profond qu'à présent—

Draguage dans le lac St. Pierre, soit.....	1,500,000	verges cubes.
Idem en d'autres parties du fleuve.....	1,250,000	"
	2,750,000	"

Approximativement, le prix de revient de ces travaux serait de $800,000.

2°. Pour un chenal de 400 pieds de large et de 24 pieds de profondeur—

Draguage dans le lac St. Pierre, soit.....	5,000,000	verges cubes.
Idem en d'autres parties du fleuve.....	3,500,000	"
	8,500,000	"

Approximativement, le prix de revient de ces derniers travaux s'élèverait à $2,500,000.

Ces estimations ne reposant sur aucune donnée exacte, elles ne sont soumises qu'à l'effet de donner une idée de l'étendue de l'entreprise projetée.

Avant de pouvoir se former une opinion arrêtée sur la possibilité de mettre ce projet à exécution, il est indispensable de faire un relevé exact de tous les lieux où la profondeur est de moins de 24 pieds et de connaître la nature du lit du fleuve pour pouvoir soumettre convenablement l'affaire au département

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre très obéissant serviteur,

(Signé,) JOHN PAGE,
Ing. en chef, Trav. Pub.

MÉMOIRE POUR L'INFORMATION DU SECRÉTAIRE DES TRAVAUX PUBLICS.

QUEBEC, mars 1864.

En suivant les instructions contenues dans l'ordre de l'honorable conseil exécutif transmis avec votre lettre No. 46,626, on a constaté que dans les dernières années la commission du havre de Montréal avait éprouvé beaucoup de difficultés par rapport à la divergence d'opinion entre quelques uns de ses principaux officiers.

Ces difficultés étant malheureusement devenues notoires au point d'entraver sérieusement la poursuite des travaux, l'on m'en donna officiellement communication par les documents qui accompagnaient votre lettre, et la commission m'en fit part plus directement ensuite.

Mais, vu les exposés et opinions contradictoires des parties et les résultats peu concluants des pourparlers, l'on a jugé à propos d'adresser une série de questions à la commission et à ceux de ses officiers qui, par leur position, peuvent être en mesure de donner des renseignements auxquels on peut se fier.

En recourant à ce moyen, on essaya d'embrasser tous les principaux points à l'égard desquels il y avait contestation, et tels autres qui, par leur nature, pouvaient aider à faire connaître clairement l'affaire au département.

Nous nous proposons, cependant, de ne rappeler ici ces faits qu'en tant qu'ils influent sur les intérêts du gouvernement touchant l'exécution économique des travaux, et cela sans entrer dans des questions d'importance mineure et sans nous occuper des récriminations des officiers, attendu que les discuter de nouveau ne saurait conduire à aucun résultat avantageux.

D'après les conditions de l'arrangement de M. Robert Forsyth, il paraîtrait qu'il n'avait affaire qu'aux travaux du havre de Montréal, qu'il n'avait à s'occuper des améliorations du lac St. Pierre et du fleuve en aval de la cité que dans les occasions où la commission l'appelait spécialement à ce service, la direction des travaux de draguage sur le lac et le fleuve ayant été confiée au surintendant, le capitaine C. L. Armstrong.

A la suite de visites faites de temps en temps à ces derniers travaux, l'ingénieur du havre remarqua que les bouées placées dans le chenal qui devait être dragué ne suffisaient pour donner à la ligne l'exactitude voulue, et considérant que sous ce rapport les intérêts de la commission étaient négligés, il lui en fit verbalement mention à plusieurs reprises, et le 30 novembre 1859 il lui écrivit à ce sujet.

Ces représentations de M. Forsyth eurent pour résultat de le faire autoriser à faire un relevé du lac St. Pierre en hiver, examen qu'il avait toujours représenté comme un des meilleurs moyens de tracer un bon chenal, et d'éviter des travaux inutiles de tranchée.

Ce revé fut fait l'hiver et le printemps de 1862, et le rapport soumis en avril la même année. D'après les explications données sur la manière dont le relevé et les sondages ont été faits, il paraîtrait que l'on a pris beaucoup de précaution pour arriver à une exactitude à laquelle on put se fier à l'avenir.

Dans ce but, l'on a tracé avec soin une projection horizontale de tout le chenal sur le lac St. Pierre, pris la position des phares et bouées et fait le profil du fond d'après lequel on pourrait établir une estimation de la quantité de draguage fait et à faire.

D'après le plan et les profils, les lignes respectives du chenal, telles qu'établies par lui, furent tracées, et toute la matière enlevée au-delà d'une moyenne largeur de 300 pieds, (excepté à certains angles et courbes,) fut calculée comme draguage ou travail inutile que l'on aurait pu éviter. Ces calculs furent produits comme preuve de mauvaise surveillance dans la direction des travaux, et l'on s'efforça de démontrer que certains changements étaient nécessaires si l'on voulait procéder à ces travaux avec plus d'économie. Quant au relevé lui-même, il y a tout lieu de croire que les renseignements ci-dessus mentionnés sont à la fois exacts et d'une grande importance, mais il y a doute si l'on a pu constater l'exacte profondeur du lac aussi bien qu'on l'aurait pu faire lorsque le fleuve est libre de glace.

Si l'inclinaison de la surface, le niveau et la profondeur étaient toujours les mêmes en tout temps de l'année, on pourrait sans crainte se fier aux sondages opérés sur la glace ; mais un examen minutieux a démontré que le fleuve gelait fréquemment, à ces endroits qui se forment en lacs, à des niveaux différents de ceux qu'ils ont lorsque le fleuve est libre, et

que la ligne de surface de l'eau est souvent tout à fait irrégulière en hiver sur certaines parties du fleuve où, en été, elle est presque horizontale ou seulement un peu inclinée.

L'on peut affirmer qu'en comparant un égal nombre de sondages simultanés faits à travers la glace, avec d'autres sondages faits aux mêmes points pendant les basses eaux, l'on pourrait (avec les lignes de niveau) correctement réduire tous les sondages intermédiaires.

Il n'y a aucun doute que l'on pourrait s'y fier si l'inclinaison de surface entre les sondages était la même dans les deux saisons ; mais alors même ces vérifications pourraient faire tomber dans des erreurs que l'on ne pourrait appréhender si tous les sondages étaient faits dans un temps où l'on sait que l'eau est à son niveau naturel.

La carte du fleuve St. Laurent récemment publiée par l'Amirauté et corrigée d'après un relevé fait pendant la saison de navigation par le commandant Orlebar, diffère légèrement avec les profondeurs indiquées par M. Forsyth.

L'on voit aussi, par la correspondance ci-jointe échangée entre ces deux messieurs, que le premier était adverse à un relevé sur la glace, mais qu'il fut ensuite satisfait des explications du dernier sur la possibililité de réduire les sondages au niveau des basses eaux.

Il y a tout lieu de croire que l'on a apporté le plus grand soin à la préparation du plan de la commission du havre, et il est indubitable que la position des phares flottants et des bouées a dû être d'un grand secours pour le tracé exact du chenal.

Relativement au draguage prétendu inutile que l'on a fait durant ces travaux, la correspondance ci-jointe nous démontre que M. Forsyth était sous l'impression que le chenal devait être d'une profondeur *moyenne* de 300 pieds, tandis que les commissaires disent que l'intention était de le faire de 300 pieds de large au fond.

L'on verra aussi que M. Forsyth dit n'avoir pas été au fait que l'on eut obtenu l'autorisation de faire un chenal de plus de 300 pieds de large à n'importe quelle place, et cela tandis qu'il est démontré que la commission a enjoint au surintendant d'augmenter la largeur à beaucoup d'endroits ; or, M. Forsyth paraissant n'avoir pas été bien renseigné quant à la largeur du chenal projeté par la commission, il s'ensuit que ses conclusions sur ce sujet ne peuvent être acceptées.

Pour ce qui est de la prétendue inégalité des côtés du chenal, l'on peut dire que pour une tranchée pratiquée en plein lac, et à plusieurs milles de la rive, l'on ne saurait s'attendre à ce que les lignes latérales soient d'une uniformité exacte. A quelques endroits, il y a des pointes s'avançant un peu dans le chenal, mais l'on dit qu'elles doivent être enlevées à mesure que le draguage avancera.

Dans des travaux de cette nature, il est extrêmement difficile, sinon impossible, de suivre une ligne mathématique rigoureuse, et il est douteux que la navigation exige autant d'exactitude ; mais il est tout de même vrai que l'on aurait pu adopter un système plus avantageux pour l'approfondissement du chenal.

Les frais de réparation des navires du havre, dans le printemps de 1862 et 1863, respectivement, ont été comparés, et comme la dépense de la première de ces années excède de beaucoup celle de la seconde, ce fait a été cité comme une preuve de mauvaise administration ; cependant, par l'état et la correspondance ci-annexés, l'on peut voir que plusieurs des navires qui passèrent l'hiver à Sorel furent sérieusement endommagés par les grandes crues du printemps de 1862, et que le prix de la main-d'œuvre alors très-élevé avait beaucoup augmenté les frais de ces réparations indispensables aux navires du havre et aux dragueurs du lac St. Pierre, tandis qu'en 1863, les réparations ne furent qu'ordinaires et exécutées dans des circonstances plus favorables.

Cela étant, il est très regrettable que le zèle inconsidéré d'un des officiers de la commission l'ait porté à travailler au détriment d'un autre en faisant contraster les frais de réparation ordinaires d'une saison avec ceux d'une saison toute exceptionnelle sous ce rapport. L'on doit faire remarquer, toutefois, que cette imputation a principalement trait aux réparations faites en hiver, c'est-à-dire que l'on avait porté au débit des navires du havre plus que leur part des frais de réparation à Sorel, ce qui paraissait avoir augmenté d'autant les frais de draguage du havre,—travaux dont M. Forsyth avait le contrôle immédiat.

Dans le cours de mon investigation, mon attention a été attirée sur certains comptes relatifs aux dragueurs à compter de décembre 1861 à mai 1863.

Par ces comptes, l'on voit que M. Kelly, marchand de Sorel, était convenu de fournir aux commissaires sa marchandise aux prix de Montréal, et que pendant une année et plus l'on avait été content de lui; mais lorsque ses comptes pour la période ci-dessus (s'élevant à $11,087.36) furent présentés, l'on trouva les prix demandés si hauts que la commission crut devoir en retrancher la somme de $1,881.20.

C'est ce qu'il y a eu de plus remarquable à l'égard de ces comptes (au nombre de 109, qui avaient été certifiés par le surintendant,) et de la responsabilité de quelques uns des principaux officiers.

Le surintendant paraît avoir considéré que la vérification du poids et des qualités était tout ce que l'on devait exiger de lui, vu que les prix de Montréal étaient susceptibles de changer et qu'il ne pouvait pas les connaître étant à Sorel. C'est pourquoi il laissa ce contrôle au secrétaire.

A l'appui de cette justification, il cite des parties de lettres officielles qui lui furent adressées, et dont l'une est du 4 décembre 1860, qui est comme suit :

" Je suppose que M. Kelly est en voie de faire ses comptes pour la fin de la saison et qu'ils seront passablement élevés. Il peut être sûr que si vous vérifiez seulement les quantités avec soin, et que les reçus correspondent avec les commandes, nous comparerons de même les prix qu'il demande avec ceux du marché d'ici."

De son côté, le secrétaire d'alors dit n'avoir eu aucune responsabilité à l'égard de ces comptes au-delà de la vérification des calculs, et qu'à cet effet, il a écrit au surintendant le 29 décembre 1863, et à la commission en décembre dernier. Il est démontré, cependant, que les prix demandés pour certains articles furent hautement contestées après que les comptes eurent été certifiés par le surintendant.

M'étant adressé à la commission pour connaître les attributions de ses principaux officiers, j'ai reçu la réponse suivante à la question 6me :

" Il est du devoir du teneur de livre de contrôler toutes les factures et effets reçus ainsi que les prix et le poids de ces derniers. Ils sont ensuite vérifiés par le surintendant, qui, à son tour, les envoie au secrétaire, et s'ils sont trouvés exacts, ils sont soumis aux commissaires."

D'après cette réponse, on ne voit pas que ce système soit compris ou suivi par les officiers eux-mêmes. S'il en eut été autrement, les surcharges extraordinaires constatées par les déductions que les commissaires firent aux comptes de Kelly n'auraient pu passer inaperçues; mais en admettant que ce système de contrôle ait été suivi, il est douteux qu'il puisse exonérer complètement un officier occupant une charge à la fois élevée et responsable d'avoir certifié des comptes erronés.

L'expérience paraît avoir convaincu les commissaires sur ce point, car ils adoptèrent subséquemment une résolution à l'effet qu'à l'avenir tous les articles dont ils auraient besoin pour le service du lac et du fleuve seraient achetés à Montréal et payés directement par le secrétaire, et l'on espère que la rigide observation de cet ordre empêchera la répétition de faits aussi peu satisfaisants.

Les livres tenus par le surintendant m'ont été montrés, et ils sont comme suit :

Le *livre des gages* (No. 6) indique les paiements mensuels faits aux personnes employées pour les dragueurs, etc., de janvier 1861 au 31 octobre 1862.

Le *livre de l'équipement* (No. 1) indique les sommes payées chaque semaine ou mensuellement pour gages pendant les réparations l'hiver et le printemps.

Le *livre des provisions* (No. 1) indique les provisions et autres articles livrés à l'équipage des différents navires.

Le *livre du charbon* indique la date et les quantités de charbon reçues et sa livraison aux différents navires.

Le *livre de la ferronnerie* (No. 1) contient divers comptes de ferronnerie et de travaux de charpente.

Le *livre d'inventaire* (No. 1) indique l'outillage, l'approvisionnement, etc., en main, à la fin de chaque année.

Le *livre de caisse* indique les sommes reçues et payées par le surintendant de septembre 1862 au 29 janvier 1863. (Le livre de caisse antérieur à la date ci-dessus est rapporté comme ayant été volé avec d'autres effets en novembre 1862.—Voir Correspondance.)

Les *livres* (No. 2) copie des comptes détaillés, bordereaux, etc.

D'après les renseignements reçus du surintendant et du secrétaire, il paraîtrait que ces quatorze livres sont en partie des duplicata de documents envoyés aux commissaires et qui sont encore en leur possession.

Au printemps de l'année dernière, ils furent apportés de Sorel à Montréal et subséquemment examinés par le secrétaire de la commission, lequel fit rapport, le 1er octobre suivant, qu'ils étaient irréprochables sous le rapport de l'exactitude et bien tenus selon le système adopté; mais, en même temps, il dit qu'un meilleur système pourrait être adopté.

Après avoir examiné tous les livres, je les ai comparés quelquefois avec les documents du bureau de la commission. J'en suis venu à la conclusion qu'en outre de leur utilité comme registres des affaires de la commission, ils ne renfermaient rien de réellement important. De fait, ce sont de simples agenda comme en doivent tenir tous les officiers employés à de grands travaux.

Il va sans dire que les livres de recettes, déboursés, et de toutes les affaires pécuniaires sont tenus au bureau principal de la commission, à Montréal.

Ayant ainsi passé en revue les points les plus marquants des différentes affaires concernant l'efficacité et l'économie de l'administration des travaux, je n'ai pas cru nécessaire, pour cette enquête, d'entrer dans plus de détails; mais si l'on désirait avoir des renseignements plus détaillés sur ces sujets on les trouvera au long dans les réponses aux différentes parties, dans les explications données par la commission et dans sa correspondance qui sont ci-annexées.

Le tout respectueusement soumis.

(Signé,) JOHN PAGE,
Ingénieur-en-chef, T. P.

APPENDICE.

—

MONTRÉAL, 21 septembre 1863.

H. H. WHITNEY, ECR.,
Secrétaire de la Commission du Havre,
Montréal.

MONSIEUR,—Pour pouvoir suivre les instructions du Département des Travaux Publics au sujet de l'amélioration du chenal navigable entre Montréal et Québec, et cela conformément à un arrêté de l'honorable Conseil Exécutif en date du 27 août 1863, il serait nécessaire que l'on me communiquât, aussitôt que possible, un aperçu du système adopté par la commission du havre relativement à la direction des travaux du lac St. Pierre et concernant ces améliorations.

Je vous prie donc de vouloir communiquer ma demande à la commission et d'obtenir qu'elle agisse à cet égard.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé,) JOHN PAGE,
I. C., Travaux Publics.

BUREAU DE LA COMMISSION DU HAVRE,
Montréal, 24 sept. 1863.

JOHN PAGE, ECR.,
Ingénieur en Chef, Travaux Publics.

MONSIEUR,—J'ai reçu ordre d'accuser réception de votre lettre du 21, me demandant de vous donner un aperçu du système adopté par la commission du havre relativement à la direction des travaux du lac St. Pierre et concernant ces améliorations.

Les commissaires ont cru à propos de vous faire remettre un exposé concis de leurs actes à l'égard de l'amélioration du chenal navigable du St. Laurent entre Montréal et Québec, afin que vous puissiez mieux comprendre les motifs qui ont porté le gouvernement à vous charger de l'examen des travaux exécutés.

Le peu de profondeur du lac St. Pierre, et les frais d'allége auxquels étaient assujétis les navires engagés dans le commerce du port de Montréal étaient une question d'un grand intérêt pour le public, sur laquelle l'attention de la législature fut fréquemment attirée de 1832 à 1843, époque où fut passé une loi autorisant le bureau des travaux publics à faire approfondir le chenal.

Dans l'effort ainsi tenté pour améliorer la navigation, l'on esseya de pratiquer dans le lac un chenal droit au lieu de suivre le chenal naturel,—ce qui fut considéré une faute,—et à ce sujet l'on consulta M. Atherton, ingénieur de grande capacité, et MM. Charles et Jesse Armstrong, dont les connaissances et l'expérience en matière de navigation donnaient un grand poids à leurs opinions. La chambre de commerce de Montréal chargea l'hon. John Young d'examiner la question et de faire rapport. Il recommanda que l'idée du chenal droit, pratiqué en 1847 en vertu d'un arrêté du conseil, et qui avait coûté £75,000 au gouvernement, fut abandonnée.

Aussitôt après sa nomination comme membre de la commission du havre, en 1850, M. Young fit valoir auprès de ses collègues l'utilité d'améliorer la navigation entre Québec et Montréal. La nécessité de cette entreprise fut représentée au gouvernement, à qui l'on fit une proposition à l'effet que les travaux fussent exécutés par la commission du havre.

Cette proposition peut se résumer ainsi : que la commission du havre soit autorisée à entreprendre les travaux, à faire un emprunt dont l'intérêt n'excédera pas pour 8 cent, à la condition par elle de pourvoir à cet intérêt et à l'établissement d'un fonds d'amortissement de 2 pour cent au moyen d'un droit de tonnage n'excédant pas un chelin par tonne pour tout navire tirant 10 pieds d'eau et plus et passant le lac. Dans le cas où les revenus ainsi perçus ne suffiraient à la liquidation de l'emprunt, le déficit serait comblé à l'aide du surplus des revenus du havre de Montréal.

Le gouvernement adhéra à cette proposition, en conformité de laquelle une loi fut passée.

La première démarche à faire ensuite fut la nomination d'un bureau d'ingénieurs chargé de s'enquérir des meilleurs moyens à prendre pour approfondir le lac de manière à obtenir un chenal de 16 pieds de profondeur dans les bases eaux.

Cette mission importante fut confiée à MM. McNeil et Childs, deux ingénieurs américains éminemment capables, et à C. S. Gzowski, ingénieur bien connu en Canada. Par ordre du gouvernement, Sir W. Logan, le géologue provincial, fut adjoint à ces messieurs, pour examiner qu'elle était la nature des matières composant le fond du lac.

Après un soigneux examen de l'ancien chenal (c'est-à-dire le chenal naturel) et de la nouvelle tranchée pratiquée sous le contrôle des travaux publics, ils recommandèrent à la commission de ne pas continuer les travaux de cette tranchée, mais au contraire de suivre le chenal naturel, qui, disaient-ils, n'offrait d'autres obstacles qu'un sable et une argile facile à draguer.

La commission du havre a adhéré à cette recommandation et s'en est bien trouvée.

Les travaux furent commencés le 12 juin 1851, avec un dragueur, etc.

Le 3 novembre de la même année, un chenal de 75 pieds de large et de 2 pieds de profondeur sur 3 milles de long avait été dragué dans la partie la plus élevée des battures.

Le 8 novembre, le navire *City of Manchester* descendit avec un chargement qui lui donnait un tirant d'eau de 14 pieds—la profondeur n'était que de 12 pieds sur les battures—et il passa le lac sans toucher ni ralentir sa course ; de sorte qu'en moins de quatre mois, la profondeur avait été augmentée de deux pieds pour les navires de mer faisant le commerce avec Montréal.

En novembre 1852, les commissaires reçurent avis de leur surintendant, le capitaine Bell, qu'il était prêt à faire passer le lac à un navire tirant quatre pieds de plus que la profondeur sur les battures, mais comme il n'y avait pas alors de navire en partance du tirant voulu, l'épreuve fut différée jusqu'au 4 août 1853, date où la barque *California* descendit avec un chargement lui donnant un tirant d'eau de 16 pieds 2 pouces—il n'y avait toujours que 12 pieds d'eau sur les battures—et passa sans difficulté aucune.

A cette date, le chenal avait été approfondi jusqu'à une largeur de 150 pieds.

Vers la fin de la saison de 1853, le chenal avait une profondeur de 16 pieds 6 pouces, quand il n'y avait que 11 pieds d'eau sur les battures, et l'on avait donné à sa largeur 250 et 300 pieds.

Voyant ainsi leurs efforts couronnés d'un plein succès, cela induisit les commissaires à s'enquérir quels étaient les obstacles du fleuve et du lac qui pouvaient empêcher de donner au chenal une profondeur de 20 pieds dans les bases eaux, et après examen, il fut reconnu qu'en adoptant un nouveau chenal sur la rive sud,—entre Varennes et Lavaltrie—découvert par le ci-devant capitaine Bell, il serait tout à fait possible d'améliorer la navigation entre Québec et Montréal de manière à ce que dans les basses eaux, et nonobstant les marées, il y eut un chenal de 20 pieds de profondeur au lieu de celui de 11 que l'on avait.

Avant de prendre cette mesure importante, les commissaires crurent prudent de soumettre l'affaire à la chambre de commerce, qui approuva hautement cette décision, et dans une réunion publique convoquée spécialement pour délibérer sur cette entreprise, les citoyens décidèrent à l'unanimité qu'un chenal de 20 pieds, s'il était possible de lui donner

cette profondeur, favoriserait grandement les intérêts de la cité, et représentèrent avec instance aux commissaires la nécessité de pousser l'entreprise avec vigueur.

Les travaux d'approfondissement marchèrent sans relâche, et le 16 octobre 1859, alors que l'eau était très-basse, les commissaires firent charger le navire *Pride of Canada*, de manière à lui donner un tirant d'eau de 18 pieds 8 pouces quand la profondeur n'était que de 11 pieds 9 pouces sur les battures du lac St. Pierre. Le navire passa sans difficulté aucune. Ce fait a été certifié par MM. Bristow, Hudon, David, Atwater, Thornton, Lowe, Coursol, Whitney, Young, Delisle et Armstrong, qui partirent de Montréal sur le navire. Ces messieurs représentaient la Maison de la Trinité, la chambre de commerce, la presse et les commissaires du havre.

Depuis lors, un grand nombre de navires, chargés à 18 pieds de tirant d'eau quand il n'y avait qu'une profondeur de 11 pieds sur les battures, ont passé le chenal sans rencontrer un seul obstacle. Si l'on exigeait de nouvelles preuves quant aux 18 pieds de profondeur du chenal, on peut les trouver dans le rapport adressé à Son Excellence le Gouverneur-Général par le commandant Orlebar, de la marine royale, et daté du 29 février 1860. En 1859, cet officier reçut instruction de l'amirauté d'Angleterre de faire le relevé hydrographique du St. Laurent depuis les rapides Joachim jusqu'à Québec, et de là jusqu'au détroit de Belle-Ile. Ainsi donc, on ne saurait consulter une autorité plus sûre que le rapport de cet officier à l'égard du chenal du lac St. Pierre et des autres parties du fleuve.

Je prends la liberté de transmettre ci-jointe une copie de ce rapport, dans lequel vous remarquerez les lignes suivantes qui expriment l'admiration du commandant à l'égard des travaux exécutés :

" Le grand travail de l'approfondissement du lac St. Pierre mérite plus qu'une simple " mention. Cette entreprise très judicieuse et bien mûrie, exécutée en dépit de beaucoup " d'opposition, a été couronnée d'un succès mérité et complet. Elle fait le plus grand hon- " neur au zèle et à l'habileté avec lesquels les commissaires ont heureusement réussi à " creuser un chenal de 18 pieds à travers les battures, où il n'y avait autrefois que 11 " pieds d'eau."

" Le chenal artificiel est d'une largeur uniforme de 300 pieds et bordé de bouées sur " le côté sud placées à moins d'un mille les unes des autres."

" Les relèvements et les plans de sondage élaborés des commissaires du havre, les " rapports des différents ingénieurs, etc., furent tous soigneusement examinés et m'ont " donné une connaissance parfaite de la matière ; mais je compris que pour que notre étude " fût d'une valeur réelle au public en général, il fallait qu'elle fut faite indépendamment " de tout secours local.

" En conséquence, bien que nous ayons fréquemment conversé avec le capitaine Arm- " strong, et que nous en ayons obtenu, de temps à autre, des renseignements sur l'existence " et l'enlèvement des obstructions, et sur le placement des phares et bouées, nous avons " nous-mêmes fait les sondages à nouveau de tout le chenal navigable du fleuve, sur une " longueur de 150 milles et sur une largeur variant d'un tiers à un demi mille.

Le commandant Orlebar termine en disant que " lorsque les plans du fleuve seront " terminés, l'on verra combien toutes les améliorations récentes ont été judicieusement et " heureusement faites, et aussi combien les facilités ainsi ajoutées à la navigation du fleuve " seront un avantage pour tout le pays, et sont de nature à accroître le commerce et les " relations du Canada avec tout l'univers."

Toutes les affaires se rattachant aux travaux du fleuve et du lac sous le contrôle des commissaires marchèrent bien jusqu'au 30 décembre 1859, date où ils reçurent une lettre de Robert Forsyth, écr., leur ingénieur chargé de la surveillance des constructions et du draguage du havre de Montréal, de laquelle nous allons citer ce qui suit au sujet de draguage du lac St. Pierre qui se faisait sous la direction du capitaine Armstrong :

" Je suis d'avis qu'il a été fait plus de travaux qu'il ne fallait pour pratiquer un " chenal droit (de 300 pieds de large) d'une pointe à l'autre. En ma qualité officielle, je " ne saurais recommander avec trop d'instance la nécessité de faire ce relevé sur la glace, " et si après cela il était démontré que les travaux sont bien réguliers, les commissaires et " le public seraient grandement satisfaits ; mais si cette vérification démontrait le contraire, " elle permettrait aussi de rectifier l'erreur."

Le 19 juin 1860, M. Forsyth écrivit de nouveau à la commission. Dans sa lettre, il insiste sur la nécessité de faire un relevé en hiver, et condamne, dans les termes suivants, le plan suivi par le surintendant, le capitaine Armstrong :

" L'on se propose de commencer maintenant à draguer dans le lac St. Pierre, depuis " le phare flottant inférieur, et de cet endroit de tracer une ligne droite jusqu'à la bouée " blanche. Je déclare positivement qu'il est impossible de pratiquer là un chenal en droite " ligne. J'aurais bien pu demander l'opinion d'un ingénieur à ce sujet, mais je n'ai pas " cru devoir consulter aucune personne étrangère aux améliorations du fleuve St. Laurent.

" A l'appui de mon assertion, je transmets copie du plan soumis par le capt. " Armstrong, d'après lequel il donne au chenal une ligne droite, et sur cette copie j'ai fait " le tracé du chenal naturel. Les points de départ n'ayant jamais été vérifiés systémati- " quement, il se pourrait que l'on eut tort de les accepter comme donnée, car en se trompant " de la moitié de l'épaisseur du mât qui supporte le falot de la Pointe-du-Lac, cela pourrait " faire au bout de la ligne une différence d'environ 45 pieds, de l'un ou de l'autre côté, selon " que le mât se trouveraitplacé. La deuxième marque servant d'indication est le phare flottant, " mouillé à l'aide d'environ 45 brasses de chaîne,—navire que les vents agitent constam- " ment, n'est jamais une seconde dans la même position,—et, à mon avis, c'est un indicateur " bien peu certain pour une entreprise aussi dispendieuse, et même avec l'aide de perches, " de barils, etc., l'on arrivera à une ligne rien moins que droite.

" Ainsi donc, tant que les commissaires n'auront pas de renseignements exacts quant " à la forme et à la profondeur actuelles du chenal amélioré du lac St. Pierre, je leur recom- " manderai de poursuivre les travaux là où l'on peut obtenir une ligne comparativement " droite et bien indiquée. Ci-suit le tracé mentionné plus haut." (*Pas imprimé.*)

Malgré la grande confiance que les commissaires avaient dans l'expérience et l'habileté du capt. Armstrong, confiance justifiée par le fait que le chenal avait été éprouvé par le *Pride of Canada*, et d'autres navires tirant 18 pieds qui y avaient passé pendant les basses eaux et lorsqu'il n'y avait que 11 pieds de profondeur sur les battures, et aussi par le relevé du capt. Orlebar, de la marine royale, dont le rapport était la meilleure autorité à consulter dans toutes ces questions, ils ne se crurent pas libres de laisser passer inaperçus les avis de M. Forsyth quant au système prétendu erroné que suivait le capt. Armstrong, et l'affaire fut portée et pleinement discutée devant le conseil des commissaires réunis le 31 décembre 1859. Du procès-verbal de cette réunion nous donnons l'extrait suivant :—

PRESENTS :

H. H. WHITNEY, Président,
L'hon. JOHN YOUNG,
A. M. DELISLE,
THOS. HAY, Président de la Chambre de Commerce.

La question de faire faire en hiver un relevé du chenal artificiel du lac et du fleuve étant reprise en délibéré, sur la proposition de M. Young, secondé par M. Kay, la résolution suivante est mise en voix :

" *Résolu*,—Qu'à la suite d'une nouvelle délibération sur la question de faire examiner les travaux exécutés dans le lac et le fleuve, conformément à la résolution passée à une réunion de la commission tenue le 23 du courant, il est reconnu à propos de différer cet examen jusqu'à la réception du rapport du commandant Orlebar, sur le relevé hydraulique du fleuve et du lac, de Montréal à Québec.

" Résolution adoptée, M. Delisle seul s'y opposant.

Aucune autre décision ne fut prise à l'égard d'un relevé sur la glace avant le 30 janvier 1862. Une assemblée eut lieu ce jour-là, et ce qui suit est un extrait de son procès-verbal :—

PRESENTS :

H. H. WHITNEY, Président,
Son Honneur le Maire C. S. RODIER, Ecr.,
A. M. DELISLE, Ecr.,
EDMUND ATWATER, Président de la Chambre de Commerce.

La résolution suivante est adoptée unanimement : " Que pour s'assurer de la véritable condition du chenal artificiel du lac St. Pierre, dont les travaux d'approfondissement sont sous la direction du capt. C. E. Armstrong, il soit immédiatement fait un relevé exact (sur la glace) par M. Robt. Forsyth, l'ingénieur du havre, et que des plans et un rapport de ce relevé soient faits par lui, donnant tous les renseignements dont la commission peut avoir besoin pour donner à l'entreprise, si elle le juge à propos, le draguage qui restera à faire, et qu'il soit aussi donné instruction au capitaine Armstrong de donner à M. Forsyth, l'ingénieur, toute l'aide dont il est capable dans l'exécution de ce relevé, et de plus, que M. Brown a manifesté le désir de faire une soumission pour l'achèvement des travaux de draguage du lac, après que la quantité restant à faire aura été constatée par le relevé, et qu'il est convenu d'employer à ses frais un ingénieur et des hommes compétents pour le représenter pendant que l'ingénieur du havre fera ce relevé."

En ordonnant l'exécution de ce relevé, les commissaires n'avaient pas seulement pour but de mettre à l'épreuve les opinions de M. Forsyth ; ils voulaient aussi s'assurer s'il y aurait avantage à donner les travaux à l'entreprise. Le relevé et l'avis public qui en fut donné attira cependant l'attention du gouvernement, lequel, par un arrangement arrêté en 1860 avec les commissaires, était convenu de se charger des améliorations du lac et du fleuve en bas de Montréal.

Comme explication, nous devons dire ici que par un mémoire de la commission en date du 14 décembre 1855, portant la signature de l'honorable John Young, président de la commission, qui en était aussi l'auteur, le gouvernement fut invité à se charger de cette entreprise, attendu qu'elle était d'un caractère entièrement publique.

Entre autres arguments à l'appui de cette démarche, il était dit " que sous le contrôle des commissaires du havre, l'approfondissement du chenal entre Montréal et Québec avait si bien réussi, que l'élargissement du havre de Montréal, dans une mesure proportionnée à la profondeur que l'on allait bientôt obtenir dans le lac et le fleuve, allait être l'objet d'une sérieuse considération.

" Qu'en vu de cet agrandissement du havre, dont la nécessité se fera encore plus sentir lorsqu'on aura donné une profondeur de 20 pieds au chenal du lac St. Pierre dans les eaux basses, il est d'une importance majeure qu'il ne soit apporté aucun retard aux mesures propres à mener l'entreprise à bonne fin.

" Que vos requérants sont d'avis que l'argent nécessaire à l'agrandissement du havre de Montréal pourra être obtenu avec la garantie de la commission du havre ; mais tout en reconnaissant que le revenu du havre ne devrait pas faire face à l'intérêt de l'emprunt projeté pour le prolongement des quais de Montréal, il ne saurait non plus admettre qu'il y aurait justice à grever ce revenu de toute la dette devant résulter de l'amélioration du fleuve St. Laurent, amélioration déjà reconnue comme entreprise provinciale et constituant un anneau de cette grande chaîne de communication intérieure dont l'utilité n'est pas bornée seulement aux citoyens de Montréal, mais qui est d'une importance vitale pour tout le Canada, sous les deux rapports de l'exportation et de l'importation."

En date du 5 mars 1856, M. Young adressa un autre mémoire au secrétaire provincial, et depuis ce temps à venir jusqu'à 1860, la nécessité de ces améliorations, qui étaient considérées comme entreprise publique, n'a pas cessé d'être démontrée au gouvernement par les commissaires.

Les honorables MM. Cartier et Galt donnèrent à ce projet toute l'attention qu'il mérite, et comme ils représentaient le gouvernement et étaient de l'avis des commissaires que ces travaux devaient être considérés comme entreprise publique à laquelle la province entière était intéressée, ils consentirent à l'arrangement par lequel la somme de £210,000 devait être payée comme prix de revient des travaux jusqu'au moment où le chenal avait atteint une profondeur de 18 pieds, à la condition qu'avec leurs propres revenus les commissaires du havre achèveraient de l'approfondir jusqu'à 20 pieds.

De ces £210,000, £170,000 étaient représentés par des bons en circulation, et £40,000 avaient été pris sur les revenus du havre et dépensés sur les améliorations du fleuve et du lac. Une fois la profondeur de 20 pieds obtenue, le coût des travaux devait sans doute s'élever à £250,000, de sorte que les commissaires du havre auraient eu à payer sur leurs revenus quelque chose comme £40,000 de plus qu'ils ne paieront par leur arrangement avec le gouvernement.

Les commissaires m'ont dit d'attirer spécialement votre attention sur ce que coûteront les travaux une fois terminés, afin de faciliter votre rapport. Le désir des commissaires de s'assurer de l'exactitude des allégations de M. Forsyth, en faisant faire un relevé sur la glace, et tout cela afin d'être plus en mesure de remplir leur engagement avec le gouvernement, semble avoir créé un mécontentement,—ainsi que l'indique la lettre suivante,—car ordre fut donné de suspendre les travaux du fleuve et du lac:—

DEPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
Québec, 23 avril 1862.

A Alexander Clerk, Ecr.,
Secrétaire de la Com. du Havre,
Montréal.

MONSIEUR,—L'honorable commissaire m'a enjoint de vous communiquer, pour l'information des commissaires du havre de Montréal, que le gouvernement avait décidé qu'aucune somme ne serait payée par la province pour les travaux de l'approfondissement du lac St. Pierre si le relevé projeté du lac n'est pas fait par un des ingénieurs de ce département. Ainsi, avant d'entreprendre aucun des travaux, les commissaires voudront bien attendre de nouvelles instructions de la part du gouvernement.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé,) T. TRUDEAU,
Secrétaire.

Ce que voyant, les commissaires s'empressèrent de représenter au gouvernement les dommages devant éventuellement résulter de l'interruption des travaux; qu'il n'existait nulle raison valable pour ce faire; qu'ils étaient convaincu que l'on reconnaîtrait que beaucoup d'habileté avait été apportée dans l'exécution des travaux, et demandèrent le retrait de la lettre ci-dessus.

Ces observations étaient contenues dans les lettres des commissaires en date du 28 avril et du 14 mai 1862, dont copie est ci-annexée, et le 30 mai 1862, il fut tenue une assemblée, qui adopta la résolution suivante :—

PRESENTS :

L'hon. JOHN YOUNG, au fauteuil.
A. M. DELISLE, Ecr.
L. S. BEAUDRY, Maire de Montréal.
L'hon. L. H. HOLTON, Président de la Chambre de Commerce.

Le département des travaux publics n'ayant pas répondu à nos lettres du 28 avril et du 14 mai courant, au sujet de la position de la commission vis-à-vis du gouvernement et quant à la reprise des travaux du lac St. Pierre, il est résolu : "que l'Hon. John Young soit requis de se rendre à Québec dans le but d'induire le gouvernement à faire retirer la lettre du commissaire des travaux publics du 23 avril, à la suite de laquelle les travaux d'approfondissement du lac St. Pierre furent interrompus."

M. Young alla à Québec, et à une assemblée tenue le 5 juin 1863, à laquelle étaient présents—

L'hon. L. H. HOLTON, au fauteuil, Prés. de la Ch. de Commerce,
A. M. DELISLE, Ecr.,
I. S. BEAUDRY, Maire de Montréal,
L'hon. JOHN YOUNG,

il fit rapport de sa mission, de laquelle il était résulté cette décision que le gouvernement ne retirerait la lettre du 23 avril, qui empêchait la continuation des travaux du lac St. Pierre, avant d'être mis en possession de tous les plans, rapports et documents relatifs au relevé du lac par l'ingénieur du havre, et cette relation faite, il a été résolu, sur la proposition de M. Young : "que le rapport et les plans du relevé récemment fait par M. Forsyth fussent transmis au capt. Armstrong, avec prière d'en prendre connaissance et de donner à la commission son avis."

Les plans et le rapport de l'ingénieur du havre furent immédiatement transmis à votre département. M. Young se rendit de nouveau à Québec, et obtint du gouvernement l'autorisation de continuer les travaux, ainsi que l'indique la lettre suivante :

DEPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
Québec, 26 juillet 1862.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de l'honorable commissaire de vous communiquer, pour l'information de la commission du havre, que le conseil a rendu un arrêté dont ce qui suit est un extrait:

1°. Que sur le crédit affecté à l'approfondissement du lac St. Pierre, une somme de $30,000 soit mise à la disposition du commissaire des travaux publics pour la continuation des travaux, afin qu'il la transmette à la commission du havre de Montréal tel que ci-après prescrit.

2°. Que les travaux soient continués cette saison sous le contrôle de la commission du havre de Montréal, et qu'elle soit autorisée à les reprendre immédiatement.

3°. Que les commissaires devront envoyer un état mensuel de leurs dépenses pour les travaux au département des travaux publics, et que la somme ainsi dépensée leur soit remise par le commissaire des travaux publics, qui la prendra sur la dite somme de $30,000.

4°. Que le commissaire des travaux publics enverra de temps à autre un ingénieur pour examiner les travaux en voie d'exécution et faire tels sondages et relevé qu'il jugera nécessaires et dont il fera rapport à ce département.

Dans le rapport de M. Forsyth sur son relevé, dont je vous transmets copie, vous verrez qu'il affirme que beaucoup de draguage inutile a été fait, et dont, à son dire, la quantité s'élève à 380,253 verges cubes, estimées au coût de $55,098 66 ; mais comme ce fait est nié par le capitaine Armstrong, par sa réponse au rapport de M. Forsyth, que je vous envoie aussi, les commissaires ont l'espérance que vous déciderez quelle est celle de ces deux assertions qui est fondée, car ils sont d'opinion que les travaux exécutés sous la direction de leur surintendant mettent en relief son habileté et corroborent l'opinion exprimée par le commissaire des travaux publics et le gouvernement, non seulement quant à la profondeur du chenal, mais aussi à l'égard de sa largeur.

C'est là le point le plus important, parce que, dans une correspondance datée du 20 mars 1863 et signée par M. Forsyth, comme ingénieur de la commission du havre de Montréal, mais sans l'autorisation de cette dernière, il déclare que " bien qu'il soit dit que " des centaines de navires tirant 18 pieds aient passé le lac lorsqu'il n'y avait que 11 pieds " d'eau sur les battures, c'est là ce qu'aucun des pilotes peut affirmer être une exagération. " Je n'ai jamais douté qu'un navire tirant 18 pieds put passer le lac lorsque la profondeur " était de 11 pieds sur les battures, s'il était hâlé par un puissant vapeur, car si l'on veut " jeter un coup d'œil sur mon relevé, sur lequel la profondeur du chenal est exactement " indiquée, l'on verra que l'endroit le moins profond est au tournant du phare flottant " No. 2, et que les sondages opérés là donnent 17, 16, 17, 10 et 18 pieds."

Dans une autre lettre publiée et portant aussi sa signature, M. Forsyth s'exprime ainsi : " Je suis reconnaissant envers le correspondant QUÉBEC de m'avoir donné le mé- " rite d'avoir toujours été en faveur de ce que le draguage du lac fut donné à l'entreprise, " (système que je voudrais voir adopté pour tous travaux aussi mal dirigés), et si l'adjudi- " cation de cette entreprise devait avoir des résultats aussi satisfaisants qu'en a donné " celle du draguage du havre de Montréal, le plus tôt l'on abandonnera le système actuel " le mieux s'en trouveront les intéressés."

Il est inutile de faire observer que les assertions ci-dessus de l'ingénieur du havre et à l'égard de travaux sur lesquels il n'a aucun contrôle, sont de nature à jeter du discrédit sur la commission, et c'est pour cela que les commissaires attirent votre attention sur elles.

Les travaux de draguage dans le havre, le fleuve et le lac sont exécutés à l'aide de 4 dragueurs à vapeur, de la force de 30 chevaux chacun, de 3 bateaux à vapeur, de 15 chalands, de deux machines à enlever les pierres, d'un navire employé comme dépôt de charbon, de 12 mécanismes, de 7 maîtres de dragueurs et de vapeurs, de 70 matelots, de 17 chauffeurs, de 3 forgerons, de 3 garçons forgerons, d'un garde-magasin et d'un charpentier,

Deux dragueurs, 2 vapeurs, 6 chalands, une machine à enlever les pierres et le navire au charbon servent dans le lac sous la direction du capitaine Armstrong ; les deux autres dragueurs et vapeurs sont employés dans le havre sous la direction de M. Forsyth.

Depuis deux ans, une partie du draguage du havre a été donnée à l'entreprise à M. Brown, vu l'augmentation dans le mouvement du port et la nécessité de faire d'autres améliorations.

Les livres de la commission du havre sont tenus d'après le système de la double entrée et régulièrement balancés. Un état complet des comptes et affaires de la commission est envoyé tous les ans au secrétaire provincial, et je prends la liberté de vous transmettre copie de celui de l'an dernier.

Les hommes employés sur le lac et le fleuve sont payés chaque mois ; des bordereaux de la somme due à chaque personne sont envoyés au bureau d'ici par le surintendant, contrôlés et examinés par moi, et soumis ensuite aux commissaires, qui, s'ils les trouvent exacts, en ordonnent le paiement, ce qui se fait par le secrétaire ou son agent. Le même système est adopté par l'ingénieur des travaux du havre, à l'exception que ses hommes sont payés à la semaine. Jusqu'ici, les mécaniciens et patrons de navires ont été engagés à l'année, et l'hiver ils sont employés à réparer des chaudières, engins et navires pour l'été suivant.

La commission s'assemble une fois la semaine (bien des fois elle se réunit plus fréquemment), le jeudi, et toutes les affaires sont régulièrement examinées et mentionnées dans le livre des procès-verbaux. Ses séances s'ouvrent par la lecture et l'adoption du procès-verbal de la dernière réunion.

La grande diminution dans le taux du fret par voie de mer depuis l'approfondissement du chenal, comparé au temps où il fallait alléger même les navires de 400 tonnes pour qu'ils pussent descendre à Québec, est un avantage immense pour toute la province, et nous devons l'attribuer au seul fait que maintenant nous pouvons employer des navires de plus grandes dimensions, et cela sans transbordement.

Je crois fermement qu'un examen minutieux de votre part convaincra le gouvernement que les travaux ont été exécutés avec la plus grande économie, et que jamais, dans aucun pays, une aussi grande entreprise a pu être terminée avec aussi peu de dépense.

En 1862, la grande crue de la rivière Richelieu a retardé l'achèvement des travaux, car plusieurs dragueurs et vapeurs furent sérieusement endommagés, et il ne put être fait que peu d'ouvrage cette année là avant le mois d'octobre. Il a été aussi retardé par l'emploi des dragueurs du lac dans le havre, ce qui était absolument nécessaire, vu le besoin de nouvelles améliorations exigées par l'augmentation rapide du mouvement du port.

Si à l'égard des travaux vous désiriez quelques autres renseignements, les commissaires m'ont enjoint de vous les donner et de me mettre à votre disposition pour tout ce qui pourrait être utile à votre travail.

Les commissaires m'ont également chargé de vous dire qu'ils seront très heureux de recevoir d'un ingénieur aussi habile que vous des avis touchant l'installation des amarques sur le lac, le fleuve ou le havre, ou au sujet de toute amélioration que vous jugerez à propos de suggérer.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé,) H. W. WHITNEY,
Secrétaire.

RAPPORT du commandant Orlebar sur l'étude hydrographique du fleuve St. Laurent, au-dessus de Québec, faite par ordre de l'Amirauté.

CHARLOTTETOWN, ILE DU PRINCE-EDOUARD,
29 *Février* 1860.

MONSIEUR,—Habilement secondé par le Commandant Hancock et les autres officiers attachés à cette étude, j'ai fait le relèvement des côtes et sondé le fleuve St. Laurent depuis les rapides de Lachine, à dix milles au-dessus de Montréal, jusqu'à L'Ange-Gardien, à huit milles en aval de Québec.

Le résultat de ce travail, fait sur une échelle de trois pouces au mille marin, et qui couvre quatorze feuilles de papier éléphant double, est maintenant devant moi. Quatre feuilles ont déjà été expédiées en Angleterre, et le reste est en voie d'être copié pour être envoyé à l'Amirauté et être publié.

Comme un examen de ces plans permettrait à Votre Excellence de juger facilement de la vérité du rapport que je vais maintenant commencer, j'aurais préféré retarder ce rapport jusqu'à leur publication ; mais appréciant, d'un autre côté, tout l'intérêt que porte le public canadien généralement à tous les travaux qui se rattachent au développement du commerce du Canada et à l'amélioration de sa grande voie de communication par eau, je me suis décidé à ne pas différer plus longtemps de soumettre mon rapport à Votre Excellence, et de donner mon témoignage impartial sur la valeur des vastes améliorations faites, depuis quelques années, dans le fleuve St. Laurent au-dessus de Québec.

Depuis le moment de mon arrivée à Montréal, le 26 août 1858, jusqu'au 12 octobre 1859, les commissaires du havre de Montréal, ainsi que les autres corps publics de Montréal et Québec, m'ont donné tous les renseignements et toute l'aide nécessaires. Les relèvements et les plans de sondages élaborés des commissaires du havre, les rapports des différents ingénieurs, etc., furent tous soigneusement examinés, et m'ont donné une connaissance parfaite de la matière. Mais je compris que pour que notre étude fût d'une valeur réelle au public en général, il fallait qu'elle fût faite indépendamment de tout secours local.

En conséquence, bien que nous ayons fréquemment conversé avec le Capitaine Armstrong, et que nous en ayons obtenu, de temps à autre, des renseignements sur l'existence et l'enlèvement des obstructions, et sur le placement des phares et bouées, nous avons nous mêmes fait le sondage à nouveau de tout le chenal navigable du fleuve, sur une longueur de 150 milles, et sur une largeur variant d'un tiers à un demi mille. Ces sondages ont été soigneusement réduits au même niveau que celui qui avait été adopté par les commissaires du havre, et qui répond à une profondeur d'eau de dix pieds trois pouces sur les battures du lac St. Pierre.

Pour pousser notre carte du fleuve jusqu'au premier obstacle réel qui s'oppose à la navigation, le relèvement a été fait jusqu'aux rapides de Lachine, et les sondages ont été pris au-dessus et au-dessous du grand Pont Victoria. La construction de ce pont avait occasionné quelque changement dans le chenal et dans la direction du courant, mais les grands changements faits artificiellement dans le port et près des quais de Montréal, au moyen des cure-môles des commissaires du havre, étaient encore plus dignes de remarque, et ont été fidèlement enregistrés sur notre plan de six pouces du havre de Montréal.

Ayant à lutter contre des difficultés peu ordinaires, à cause de la rapidité du courant en face des quais de la ville, de la nature argileuse et dure du lit, et des nombreux cailloux et pierres qui s'y trouvaient, les commissaires du havre ont, par un curage habile, accru la faculté de quaiage et la capacité du port, beaucoup plus que je ne l'aurais cru possible. Cependant, la grandeur croissante de la ville, son importante position comme terminus de la navigation océanique de la Grande-Bretagne, ses nombreux steamers et ses navires de toutes grandeurs, qui remplissent les quais actuels, exigent un nouvel agrandissement beaucoup plus considérable qui ne produirait aucune amélioration possible du havre ; et je ne puis m'empêcher de regarder le plan des docks projetés à la Pointe St. Charles comme étant éminemment propre à répondre aux besoins du commerce croissant de Montréal et du Canada Ouest et à offrir un abri sûr durant l'hiver pour les steamers et autres navires,—abri dont le besoin se fait grandement sentir,—tandis que par leur jonction avec le chemin de fer et le canal, ils aideront beaucoup à atteindre le grand but d'assurer et restreindre l'immense roulage de l'ouest à la vallée du St. Laurent. Le voisinage immédiat du pont et du chemin de fer, la protection qu'offrent ses levées contre tout dommage par le courant ou par l'envahissement des glaces, et le fait que ce site appartient à la ville, semblent indiquer que cette partie du port est de beaucoup la plus convenable pour cet objet.

J'ai maintenant à parler du fleuve au-dessous de Montréal. Le chenal principal suit la rive gauche du fleuve que des barres de galets font parfois dévier, plus ou moins, vers le milieu du courant, jusqu'à ce qu'on arrive à la Pointe-aux-Trembles. Ici se fait sentir le confluent de la rivière des Outaouais au Bout-de-l'Ile, et le courant du fleuve, affaibli par l'interposition de l'Ile Ste. Thérèse et de l'Ile à l'Aigle, se divise en trois bras : le principal volume passe dans un lit étroit qui n'a, dans un endroit, que 762 pieds entre les rives, et

qui a 64 pieds de profondeur. A la tête de ce chenal, un banc d'argile a été creusé et approfondi de manière à donner 20 pieds d'eau.

A environ un demi mille au-dessous de Varennes, deux phares ont été placés sur l'Ile Ste.-Thérèse, sur lesquels on se guide pour faire la traverse vers le Cap St. Michel. Afin de conserver un chenal droit dans cette traverse, plusieurs obstacles ont été soigneusement enlevés, et l'on peut donner 20 pieds de profondeur au chenal sud ou de Verchères, à partir du Cap St. Michel.

En choisissant ce chenal de préférence à l'ancien, les commissaires du havre ont fait preuve d'un excellent jugement ; ils évitent ainsi les courants obliques de la rivière des Outaouais et les pouliers assez dangereux qui se trouvent entre l'Ile-à-la-Bague et Lavaltrie. L'on a fait quelque curage dans ce chenal, afin de maintenir autant que possible une ligne droite, mais ce n'était rien en comparaison de ce qu'il aurait fallu faire dans l'autre chenal.

Pour rendre tout à fait commode le chenal de Verchères, il faudrait encore un phare sur l'Ile-aux-Prunes.

Au bas des îles de Verchères, les battures qui se trouvent vis-à-vis Contrecœur obligent de prendre une autre traverse vers Lavaltrie, en se guidant sur deux phares en arrière, et l'on a fait quelque curage à un ou deux endroits pour maintenir une ligne droite et obtenir la profondeur requise de 20 pieds.

Arrivés en face de l'île de Lavaltrie, nous entrons dans la tranchée pratiquée à travers la barre de Lavaltrie, approfondie de quatorze à dix-neuf pieds. Les cure-môles du capitaine Armstrong fonctionnaient sur la partie inférieure de ce chenal, et nous avons vu avec plaisir et profit la manière habile dont ces cure-môles creusaient l'argile dure et enlevaient les pierres qui forment ici le lit du fleuve.

Deux phares placés sur l'île Lavaltrie marquent cette tranchée jusqu'à la hauteur de l'Ile-Plate, où une bouée blanche indique un haut-fond, et la direction dévie vers le sud-est ; puis on entre, à une distance de deux câbles, dans le profond et large chenal naturel du fleuve, dans lequel on ne rencontre aucun obstacle, et sur lequel on n'a presque rien à dire jusqu'au-delà de Sorel.

Le chenal des navires passe dans une courbe au nord entre l'île à la Barque et l'île à la Pierre ; et pour conduire les navires dans ce chenal, un phare fixe a été placé à l'extrémité est de l'île à la Pierre. Une légère déviation de cette direction, en laissant ce phare sur la gauche, conduit au lac St. Pierre.

Le grand travail de l'approfondissement du lac St. Pierre mérite plus qu'une simple mention. Cette entreprise très-judicieuse et bien mûrie, exécutée en dépit de beaucoup d'opposition, a été couronnée d'un succès mérité et complet ; elle fait le plus grand honneur au zèle et à l'habileté avec lesquels les commissaires ont heureusement réussi à creuser un chenal de dix-huit pieds à travers les battures, où il n'y avait autrefois que onze pieds d'eau.

Le chenal sur la barre supérieure, garnies de bouées sur le côté sud, qui n'avait autrefois que treize pieds, a été creusé, ainsi que nous l'avons constaté par des sondages, à vingt pieds, et se trouve en ligne directe entre le phare de l'Ile au Raisin et le phare flottant ouest. A un mille et demi N. 62' E., du phare flottant, nous entrons dans la nouvelle tranchée à travers les battures. Le cure-môle des commissaires du havre a creusé cette tranchée, dans la partie supérieure, de quinze à dix-huit pieds, et plus bas de onze à dix-neuf pieds, le tout comprenant une longueur de sept milles dans une direction orientale, jusqu'à l'étang inférieur. Le chenal artificiel est d'une largeur uniforme de 300 pieds, et est bordé de bouées sur le côté sud placées à moins d'un mille les unes aux autres.

La partie inférieure de ce chenal est parfaitement marquée par le phare flottant placé à l'est et le phare fixe de la Pointe-du-Lac ; mais pour marquer le changement de direction qui s'opère à trois mille et quart et au-dessous du phare flottant du milieu, pour la sûreté de la navigation durant la nuit, il faut quelque chose de plus que des bouées.

Je proposerais de placer là un autre phare flottant ou une balise élevée, enlevable à la clôture de la navigation. Au-dessus et au-dessous du phare flottant est qui se trouve sur la barre inférieure, le chenal a été creusé à une profondeur de 19 pieds, sur une distance d'un mille.

En dépassant ce phare, le chenal fait une courbe vers le sud, et la direction E. S. E., marquée par les bouées, conduit, à une distance d'un demi-mille du phare flottant, dans

l'eau profonde du chenal naturel, jusqu'à ce que l'on ait en ligne les phares du port St. François, en avant. En suivant le chenal ordinaire qui passe près de Trois-Rivières, à deux milles au-dessous du Cap de la Madeleine, nous arrivons aux battures de Provencher. Ici, le chenal suivi par les pilotes est étroit et n'a qu'une profondeur d'à peine 19 pieds; mais en suivant le grand chenal qui passe au sud des battures, l'on peut maintenir une profondeur de 24 pieds. Ce chenal a été recommandé par les commissaires du havre; mais pour pouvoir s'en servir la nuit aussi bien que le jour, il faudrait qu'il y eût deux phares près de l'église du Cap de la Madeleine et deux phares plus bas, l'un sur l'Ile Bigot et l'autre près de l'église de Champlain.

Le chenal suit ensuite la rive nord du fleuve, jusqu'à ce que l'on arrive au-dessous du quai de Batiscan; là, deux phares en arrière marquent une traverse vers le cap Levrard, pour éviter les battures de Ste. Anne.

L'habileté du capitaine Armstrong a été mise à l'épreuve pour maintenir une profondeur de 20 pieds à l'eau basse en passant le cap Levrard. Mais par un curage soigneux, il a enfin réussi. D'après nos sondages et l'examen du relèvement primitif, je suis disposé à croire que les rivières Batiscan et Ste. Anne, qui entrent dans le St. Laurent à angles droits de son cours, peuvent parfois produire des changements et apporter de nouvelles obstructions dans le chenal, et qu'au commencement de chaque saison de navigation il serait toujours prudent d'examiner ce passage ainsi que certains autres passages compliqués dans le fleuve au-dessous de Montréal.

Des phares alignés aux Grondines conduisent le navire du cap Levrard dans une direction E. N. E., jusqu'à ce que deux autres phares sur le cap Charles viennent en ligne E. S. E. Au-dessous de ces deux phares le chenal est large et profond, et une suite de phares bien combinés conduisent au-delà des Rapides du Richelieu, et au-delà du Platon, et ainsi de suite jusqu'à Québec.

Sur tout le reste de cette distance de trente-cinq milles, le fleuve conserve un chenal large et profond, et l'on ne rencontre que les battures de la Pointe-aux-Trembles qui s'avancent de la rive nord. Au-dessous de la Pointe-aux-Trembles, les battures ou bordages recouverts de cailloux se rétrécissent, et le chenal s'étend presque d'une rive à l'autre.

Rétréci à un demi-mille vis-à-vis la Chaudière, et confiné entre deux côtes élevées, sa profondeur atteint 174 pieds. Les grandes améliorations faites sur les deux rives du fleuve en arrivant près de Québec, montraient la nécessité de notre nouveau relèvement, et un nouveau sondage minutieux nous a fait découvrir une diminution de profondeur, comparativement à celle qui est indiquée dans le relèvement de 1827, qui s'élevait en beaucoup d'endroits jusqu'à trente-six pieds. Cela est sans doute dû à l'immense quantité de lest déchargé par les navires qui ont fréquenté le port de Québec depuis trente ans. J'ai toujours été d'opinion que cela devait tôt ou tard nuire à la navigation et causer des amoncellements dans les endroits où la largeur croisante du fleuve diminue la force du courant et permet à l'eau de s'étendre.

Pour remédier à cet état de choses, je suggérerais respectueusement la passation d'un règlement qui obligerait les navires à décharger leur lest dans des cales ouvertes placées à cette fin sur le bord des bordages ou des battures de St. Charles.

En terminant, je dirai que lorsque les plans du fleuve seront terminés, l'on verra combien toutes les améliorations récentes ont été judicieusement et heureusement faites, et aussi combien les facilités ansi ajoutées à la navigation du fleuve seront un avantage pour tout le pays, et sont de nature à accroître le commerce et les relations du Canada avec tout l'univers.

J'ai l'honneur de me souscrire,
Avec le plus profond respect,
De Votre Excellence le très-humble serviteur,
(Signé,) JOHN ORLEBAR,
Commandant, chargé de l'Etude Hydrographique
du Golfe St. Laurent.

A Son Excellence
SIR EDMUND W. HEAD, Bart.,
Gouverneur-Général,
Canada.

BUREAU DU CANAL LACHINE,
Montréal, 1er octobre 1868.

H. H. Whitney, Ecr.,
Secrétaire de la commission du havre,
Montréal.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 24 ultimo, renfermant beaucoup de renseignements au sujet de l'amélioration du chenal entre Montréal et Québec. Bien que ces questions aient été traitées d'une manière générale, il serait à propos, afin d'être en mesure de suivre les instructions du gouvernement, que la commission donna des renseignements plus détaillés, et dans ce but je prends la liberté d'attirer votre attention sur les points suivants :

1°. Est-ce que dans les £75,000 indiqués comme dépensées par le bureau des travaux publics pour l'approfondissement du lac St. Pierre, se trouvent compris les frais d'équipement? Si oui, quelle partie de cet équipement, s'il en est, avec indication de sa valeur, a été transférée à la commission du havre, soit lorsque ou après qu'elle s'est chargée des travaux d'amélioration du chenal.

2°. Quelle somme a été perçue pour droit de tonnage sur les navires passant le lac St. Pierre et tirant 10 pieds d'eau et plus? A quelle fin ont été appliqués les fonds ainsi perçus? A combien s'élève le fonds d'amortissement de 8 pour cent établi en vertu de la loi?

3°. Par l'arrangement avec la commission du havre de 1860, le gouvernement se trouvait-il chargé de rembourser l'intérêt payé ou dû jusque là sur les bons émis pour la dette de £170,000 créée par les améliorations du fleuve et du lac, ou quelle était la nature de l'arrangement à l'égard de ces trois points?

4°. La dette de £170,000, formée par les bons, avec les £40,000 (qui font en tout £210,000) que l'on était alors convenu de fournir à certaines conditions à la commission du havre pour continuer les améliorations du lac et du fleuve jusqu'à une profondeur de 20 pieds dans la saison des basses eaux, comprend-elle une somme de £15,000 antérieurement avancée par le gouvernement sur l'outillage, etc., ou doit-elle être ajoutée à la première comme partie de l'obligation dont le gouvernement s'est chargée?

5°. Dans la direction des travaux pour l'approfondissement du lac St. Pierre et du fleuve, quelles sont les attributions du surintendant? Qui désigne les travaux à faire? Qui engage ou décharge les travailleurs lorsque nécessaire? Qui règle le taux des gages de ces travailleurs? Qui tient le compte du temps de ces derniers? Quel salaire paie-t-on aux principaux officiers, c'est-à-dire aux surintendants, patrons, mécaniciens des dragueurs et vapeurs, etc.? La commission fournit-elle la pension aux travailleurs et autres employés? Si oui, comment les provisions sont-elles fournies et quel contrôle est exercé à l'égard de leur livraison et de leur prix?

6°. Comment se font les réparations des dragueurs, vapeurs, etc.? Les articles voulus pour cela sont-ils fournis à l'entreprise ou autrement? Quels moyens ont été adoptés pour vérifier la quantité des articles livrés et le prix demandé?

7°. La commission fait-elle assurer ses dragueurs, vapeurs et outillage?

8°. Les frais occasionnés par les sondages du lac et du fleuve, l'érection de balises et le placement de bouées dans le chenal sont-ils portés au compte de l'amélioration du fleuve, ou la commission a-t-elle reçu d'une autre source de quoi subvenir à ces travaux?

9°. La commission a-t-elle jamais autorisé le surintendant des travaux du lac St. Pierre à augmenter la largeur du chenal sur quelque point, ou de dévier de la ligne d'abord établie, si oui, à quels endroits ces changements ont-ils été faits?

10°. Le surintendant est-il chargé par la commission du complet contrôle des travaux du lac et du fleuve, ou quelque autre personne est-elle consultée à cet égard.

11°. Le rapport de l'ingénieur du havre sur les travaux du lac St. Pierre, en décembre ou juin 1860, a-t-il été fait à la demande de la commission, et d'après quelle autorité furent écrites ces lettres?

12°. Les résolutions de la commission le 30 janvier 1860, au sujet d'un relevé sur la glace, ont-elles été mises à effet? A-t-il été reçu quelque soumission pour l'achèvement du lac St. Pierre? Si oui, faites connaître le chiffre de cette soumission et les conclusions auxquelles elle a donné lieu.

13°. L'ingénieur du havre a-t-il jamais donné à la commission des détails touchant quelque irrégularité dans l'exécution des travaux du lac St. Pierre autres que ceux que renferme son rapport général du 16 avril 1862, au sujet de travaux prétendus inutiles exécutés en dehors de la ligne du chenal.

14°. La correspondance sur laquelle vous avez attiré mon attention par votre lettre a-t-elle été écrite par l'ingénieur du havre avec la sanction des commissaires ou autrement ?

15°. La commission a-t-elle accepté comme satisfaisante la réponse—datée du 11 août 1862—du surintendant des travaux du lac et du fleuve aux assertions que renferme le rapport de l'ingénieur du havre (daté du 16 avril 1862) relativement aux travaux du lac ?

16°. Lorsque les dragueurs et vapeurs employés aux travaux du lac et du fleuve travaillent dans le havre de Montréal, à quel compte sont portés leurs frais d'entretien et d'exploitation ? En pareil cas, les dragueurs, etc., ont-ils été ramenés sur le lac dans une aussi bonne condition que lorsqu'on les a pris là ? Si oui, à quel compte les frais d'entretien et de réparation sont-ils portés ?

17°. A quel point les commissaires pensent-ils que les améliorations du lac et du fleuve finissent et que commencent celles du havre de Montréal ? Quelque partie de la dépense pour l'approfondissement du chenal entre Hochelaga et l'entrée inférieure du canal Lachine a-t-elle été portée au compte des améliorations du fleuve et du lac ? Si c'est le cas, veuillez l'indiquer, tout en faisant connaître les conclusions auxquelles en est venu la commission à cet égard.

18°. Je désire aussi avoir un état indicatif du nombre des dragueurs, vapeurs, etc., et du temps qu'ils ont été employés aux travaux du lac et du fleuve en 1860, 1861, 1862 et à venir au 1er septembre 1863, y compris leurs frais d'exploitation, de réparation et d'entretien pendant ces années.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé,) JOHN PAGE,
I. C., Trav. Pub.

MONTRÉAL, 6 octobre 1863.

JOHN PAGE, Ecuier,
Ingénieur en Chef, Travaux Publics.

MONSIEUR,—La commission du havre m'a enjoint d'accuser réception de votre lettre du 1er du courant, par laquelle vous dites qu'en sus de ma lettre du 24 ultimo, qui est un aperçu historique des travaux pour améliorer la navigation du lac St. Pierre et du fleuve entre Montréal et Québec, "il serait à propos, afin d'être en mesure de suivre les instruc-" tions du gouvernement, que la commission donna des renseignements plus détaillés," et dans ce but, vous avez fait une série de questions, auxquelles j'ai reçu instruction de répondre dans l'ordre où ils figurent dans votre lettre.

1°. Est-ce que dans les £75,000 indiqués comme dépensées par le bureau des travaux publics pour l'approfondissement du lac St. Pierre, se trouvent compris les frais d'équipement ? Si oui, quelle partie de cet équipement, s'il en est, avec indication de sa valeur, a été transférée à la commission du havre, soit lorsque ou après qu'elle s'est chargée des travaux d'amélioration du chenal ?

Réponse.—Dans les comptes publics de la province, les travaux du lac St. Pierre figurent au débit pour £75,000, et comme cette dépense a été faite avant que la commission du havre ait entrepris d'améliorer le chenal, les archives du département des travaux publics doivent sans doute indiquer séparément combien il a été dépensé pour l'équipement et pour la main-d'œuvre.

La commission commença les travaux sur le lac le 12 juin 1861. Dès qu'elle se fut chargée de ces travaux elle reçut du département des travaux publics deux dragueurs, deux chalands et plusieurs chaînes et bouées incomplètes qui avaient servi au draguage pendant quatre ans. Ces dragueurs et chalands étaient en mauvais ordre ; il fallut complètement les renouveler, et lors de leur réception, leur valeur ne pouvait être estimée à

plus de £9,000. La commission n'a pas reçu du gouvernement d'autre outillage ni aucuns matériaux.

2°. Quelle somme a été perçue pour droits de tonnage sur les navires passant le lac St. Pierre et tirant 10 pieds d'eau et plus ? A quelle fin ont été appliqués les fonds ainsi perçus ? A combien s'élève le fonds d'amortissement de 8 pour cent établi en vertu de la loi ?

La somme total des droits perçus se décompose comme suit :

1852	£1798	6	6
1853	2441	5	6
1854	2385	19	6
1855	1576	14	6
1856	3841	11	6
1857	3669	15	0
1858	4133	15	6
1859	4954	9	3
	£24,801	17	3

Le revenu ainsi perçu a servi à payer l'intérêt des bons ; mais il n'a pu suffire à le payer en entier, et l'on a comblé le déficit en prenant sur les revenus du havre. Le tableau suivant fait connaître la somme annuelle de ce déficit :

1852	£ 686	14	6
1853	383	11	4
1854	1266	14	4
1855	3660	2	4
1856	2817	8	10
1857	5817	1	1
1858	6826	18	4
1859	7527	11	8
Montant en tout à	£28,986	2	5

Le dernier paiement de l'intérêt par la commission—$26,434.62—a eu lieu le 5 janvier 1860, et depuis lors le gouvernement s'en est chargé. Comme il n'y a pas eu de revenus de surplus, aucun fonds d'amortissement n'a été formé.

3°. Par l'arrangement avec la commission du havre de 1860, le gouvernement se trouvait-il chargé de rembourser l'intérêt payé ou dû jusque là sur les bons émis pour la dette de £170,000 créée pour les améliorations du fleuve et du lac, ou qu'elle était la nature de l'arrangement à l'égard de ces trois points ?

Réponse.—La question de faire mettre à la charge du gouvernement la dette créée pour les améliorations du lac St. Pierre, telle qu'expliquée dans ma lettre du 24 courant, a occupé l'attention des commissaires depuis 1855. De nombreux mémoires et requêtes à ce sujet furent présentés au gouvernement par la commission et les autorités urbaines, et le 7 avril 1860, la commission s'est réunie à cet effet. Ce qui suit est un extrait du procès-verbal de cette réunion :—

PRÉSENTS :

H. H. Whitney, Président.
S. S. Rodier, Maire de Montréal.
A. M. Delisle.
L'Hon. John Young.

" L'Hon. A. T. Galt, ministre des finances, assiste à la réunion, et la question de la " dette encourue pour l'approfondissement du chenal du lac St. Pierre et du fleuve St. " Laurent est amplement discutée, ainsi que celle de porter cette dette à la charge du " gouvernement.

" M. Young déclare ensuite que le meilleur moyen que devait prendre le gouverne-
" ment était de se charger de la dette, d'avancer £40,000 à la commission du havre pour
" continuer les travaux d'amélioration du chenal et de lui remettre tout l'outillage ; et
" aussi, que la commission devait emprunter la balance voulue pour finir les travaux." A
" cela, M. Galt donna son adhésion, et dit que sans engager la parole du gouvernement,
" il lui soumettrait l'affaire dès son arrivée à Québec."

A une assemblée du 23 mai 1860, spécialement convoquée pour rencontrer l'hon. M. Galt, ministre des finances, cet honorable Monsieur informa les commissaires que le gouvernement en était venu à la décision suivante :

1°. " Que les droits de tonnage sur les navires passant le lac St. Pierre seront abolis
" à compter de samedi, le 19 du courant, et que le secrétaire intime au percepteur des
" douanes à ce port, que tout en continuant à percevoir ces droits en attendant de nou-
" velles instructions et un arrêté du conseil à la veille d'être rendu, informe les intéressés
" que tous les paiements faits depuis et après cette date leur seront remboursés.

2°. " L'intérêt sur les bons émis pour le lac St. Pierre, au montant de £17,000, sera
" réglé par le gouvernement après avis donné au receveur-général par le secrétaire de la
" commission.

3°. " Les travaux de l'approfondissement du chenal appartiennent maintenant au
" département des travaux publics, mais ils seront dirigés comme ci-devant par la com-
" mission du havre de Montréal.

4°. " Le gouvernement fournira à la commission, jusqu'à concurrence de £40,000,
" des fonds pour continuer ces travaux. De la somme ci-dessus, environ £17,000 seront
" donnés cette année, en par le secrétaire donnant l'avis voulu au receveur-général lors-
" qu'il y aura besoin de fonds.

5°. " Tout l'outillage que la commission du havre a ci-devant transporté au gouver-
" nement lui sera remis par un acte que fera préparer le commissaire des travaux publics
" au nom du gouvernement.

6°. " La somme de £15,000, que le gouvernement a payée l'année dernière à la com-
" mission du havre comme prix d'achat de l'outillage ci-dessus mentionné, ne formera aucu-
" ment partie des £40,000 que le gouvernement convient de payer aux commissaires pour
" l'exécution des travaux du lac et du fleuve.

7°. " Le gouvernement rachètera les bons du lac St. Pierre à mesure qu'ils écherront."

Ces minutes de la commission au sujet de l'arrangement entre elle et le gouvernement, représenté par le ministre des finances, l'honorable A. T. Galt, furent confirmées par une lettre en date du 17 octobre 1860, reçue du département des travaux publics, dans laquelle le secrétaire dit avoir " l'honneur d'inclure copie d'un mémoire rédigé par le sous-commis-
" saire, lequel fait connaître les conditions de l'arrangement fait entre le gouvernement et
" la commission du havre, conformément aux vues de l'honorable ministre des finances,
" telles qu'exprimées au soussigné."

Ci-suit la copie du document ci-dessus inclus.

MEMOIRE

de l'entente à laquelle on en est venu avec le gouvernement, le 23 mai 1850, au sujet de la dette créée pour les travaux du lac St. Pierre et de l'achèvement des travaux.

1o " Que les droits de tonnage sur les navires passant le lac St. Pierre seront abolis à
" compter de samedi, le 19 du courant, et que le secrétaire intime au percepteur des
" douanes à ce port, que tout en continuant à percevoir ces droits en attendant de nouvelles
" instructions et un arrêté du conseil à la veille d'être rendu, informe les intéressés que
" tous les paiements faits depuis et après cette date leur seront remboursés."

2o " L'intérêt sur les bons émis pour le lac St. Pierre, au montant de $17,000, sera
" réglé par le gouvernement après avis donné au receveur-général par le secrétaire de la
" commission."

3o " Les travaux de l'approfondissement du chenal appartiennent maintenant au
" département des travaux publics et seront exécutés sous le contrôle collectif de ce dépar-
" tement et de la commission du havre, laquelle commission s'oblige à terminer le chenal
" à une profondeur de 20 pieds et à la satisfaction du département des travaux publics."

4o " Le gouvernement provincial fournira à la commission, jusqu'à concurrence de " £40,000, des fonds pour continuer ces travaux. De la somme ci-dessus, environ £17,000 " seront donnés cette année, en par le secrétaire donnant l'avis voulu au receveur-général " lorsqu'il y aura besoin de fonds, accompagné d'un certificat indiquant le progrès des " travaux et que cette somme a été réellement dépensée pour les travaux."

5o " Tout l'outillage que la commission du havre a ci-devant transporté au gouverne- " ment lui sera remis par un acte que fera préparer le commissaire des travaux publics au " nom du gouvernement.

6o " La somme de £15,000, que le gouvernement a payée l'année dernière à la com- " mission du havre comme prix d'achat de l'outillage ci-dessus mentionné, ne formera " aucunement partie des £40,000 que le gouvernement convient de payer aux commissaires " pour l'exécution des travaux du lac et du fleuve.

7o " Le gouvernement rachètera les bons du lac St. Pierre à mesure qu'ils écherront."

" Ce qui précède sont les conditions de l'arrangement fait entre le gouvernement et " la commission du havre, conformément aux vues de l'honorable ministre des finances, " telles qu'exprimées au soussigné."

(Signé,) SAMUEL KEEFER,
Sous-Com., Travaux Publics.

RAPPORT du Surintendant sur les travaux exécutés en 1857 pour améliorer le chenal du lac St. Pierre et du fleuve St. Laurent.

MONSIEUR,—Les travaux de la dernière saison étant arrêtés maintenant, je prends la liberté de faire rapport aux commissaires du havre.

Le 23 avril dernier, je me rendis à Montréal sur le vapeur *St. Lawrence.* Je reçus là le livre de loc du surintendant intérimaire et mis à bord des provisions et autres objets faisant partie de l'équipement, ainsi qu'une partie du mécanisme du nouveau dragueur. Le 27, je remorquai les dragueurs Nos. 2 et 3, avec leurs chalands, jusqu'à l'Ile-aux-Corbeaux, et le jour suivant je menai le dragueur No. 4 à Lavaltrie. De là je me rendis au lac, accompagné de M. Forsyth, l'ingénieur du havre, qui se mit à faire des sondages, à marquer le chenal à l'aide de perches jusqu'à la rive English et à placer ensuite des bouées le long de cette ligne.

Le 30, le dragueur No. 3 commença à fonctionner sur la ligne et à jeter les matières enlevées dans la traverse d'en haut. Le dragueur No. 3 se mit à régulariser les tranchées irrégulières sur le côté du chenal, mais les eaux étant très hautes, il n'a pu faire ce travail avant le 11 juin, car à venir à cette date il n'avait fonctionné que pendant 3 jours.

Pendant ce temps, j'ai employé tout mes hommes sur le nouveau dragueur et à réparer les chalands et le quai au dépôt de l'île. J'ai aussi profité de cet intervalle pour examiner le chenal de Verchères et marquer la place des bouées.

Le 11 juin, en sondant le chenal du lac, je trouvai un espace de 600 à 700 pieds qui avait besoin d'être approfondi, et je plaçai là le dragueur No. 3 pour qu'il le creusa jusqu'à la profondeur de 20 pieds. Le dragueur No. 2 fut placé vis-à-vis Machiche pour élargir et dresser le chenal et l'approfondir en même temps. Après cela, je fis conduire les dragueurs à l'extrémité inférieure du lac, où ils continuèrent à fonctionner—sauf dans les gros temps—jusqu'au 7 octobre, date où le balancier du No. 2 se rompit. Il ne put se remettre à fonctionner que le 9 novembre. Pendant ce temps, le No. 3 continua à draguer le lac jusqu'au 26 octobre, date où je me mis en route avec toute la flotte pour aller travailler au havre de Montréal.

Les dragueurs employés sur le lac ont perdu beaucoup de temps par suite de forts vents d'ouest et d'est, pendant lesquels il leur a été tout à fait impossible de fonctionner. Malgré ces interruptions et la grande profondeur de l'eau, ils ont néanmoins enlevé 5995 charges de chaland, égales à 419,650 verges cubes. L'un a fonctionné pendant 109 jours et l'autre pendant 96, sans autre accident que celui arrivé au No. 2.

La traverse d'en haut a maintenant une profondeur de 20 pieds sur toute la largeur du chenal, jusqu'à quelques cents verges en deça du phare supérieur, et elle serait

terminée si l'autre dragueur n'eut pas été dérangé de sa position par un radeau, où je ne crus pas devoir le remettre alors, vu qu'il y avait la même profondeur sur la partie restante qu'à beaucoup de places dans le chenal.

Il serait difficile dans le moment de dire l'étendue exacte de draguage fait à la profondeur voulue dans le chenal. Vu les inégalités de profondeur sur ses bords, nous avons continuellement conduit les dragueurs d'une place à l'autre, pour donner, autant que possible, une égale profondeur partout, et comme nous avons été souvent obligés de baisser les dragues pour enlever les parties projetantes de chaque côté du chenal, cela nous a fait perdre non seulement beaucoup de temps, mais nous a aussi empêchés de creuser à la profondeur régulière de 20 pieds.

Par la même cause qui a empêché les dragueurs du lac de fonctionner de bonne heure, le dragueur No. 4, placé à Lavaltrie, n'a pu commencer à travailler que le 12 juin, et de cette date au 29 octobre, il a déblayé le chenal depuis le milieu de l'île jusqu'à l'entrée du chenal de Verchères, jusqu'à la profondeur de 20 pieds et sur une largeur de 300. Il a aussi enlevé les seuls obstacles qu'il y avait dans ce chenal. La quantité de matières enlevées par lui en 112 jours s'élève en tout à 1,257 charges de chaland, égales à 37,710 verges. Il a ensuite été conduit à Montréal pour travailler à l'approfondissement du havre avec les autres navires.

Plus qu'aucun autre, ce dragueur a été dérangé par les radeaux pendant qu'il travaillait à la Pointe-aux-Trembles. Il reste peu à faire à Lavaltrie, et je pense que ce printemps 3 semaines de travail suffiront pour donner au chenal la profondeur et la largeur voulues à cet endroit.

Le nouveau dragueur No. 1 était terminé et avait commencé à fonctionner à la Pointe-aux-Trembles le 1er juillet, où il resta jusqu'au 29 septembre, fit disparaître toutes les obstructions du chenal jusqu'à la profondeur de 20 pieds, et enleva 1,031 charges de chaland, égales à 30,930 verges cubes de matières. Il fut ensuite conduit à Montréal, où il fut employé le reste de la saison.

Dans le havre de Montréal, le dragueur à cuiller (*spoon dredge*) a été mis à l'œuvre au commencement de mai, mais il a perdu près d'un tiers de la saison par suite d'accidents survenus à sa machine. Le dragueur No. 1 a commencé à travailler le 1er octobre dans le bassin de la Reine, sur un lit de roches et de cailloux, et, il ne l'avait pas tout-à-fait enlevé à la fin de la saison. Il a enlevé 134 charges de chaland égales à 4,020 verges cubes de matières.

Les dragueurs Nos. 3 et 4 commencèrent aussi à travailler dans le havre le 29 octobre, et le No. 2 le 9 novembre. Le No. 3 a été d'abord placé le long du quai ; mais rencontrant trop de pierres pour pouvoir fonctionner avantageusement, vu que sa machine va avec trop de vitesse, je le fis mettre vis-à-vis le marché Bonsecours, de manière à le faire couper la pointe de la batture où est la bouée et pratiquer un chenal droit. A cet endroit, il a enlevé 78 charges de chaland ou 5,460 verges cubes de matières.

Le No. 4 a remplacé le No. 3 en aval du long quai, où il a fonctionné pendant le reste de la saison. Il a enlevé 45 charges de chaland, égales à 1,350 verges cubes de matières. Le No. 2 a pris position vis-à-vis le quai de l'île, où il a travaillé jusqu'à la fin de la saison et enlevé 40 charges de chaland ou 2,800 verges cubes de matières Pendant le temps qu'ils ont fonctionné dans le havre, les dragueurs Nos. 2 et 3 se sont considérablement usés et déterriorés, la vitesse de leur engin ne leur permettant pas de fonctionner là où il y a des roches et des cailloux.

Les quatre dragueurs ont ainsi déplacé, pendant la saison de 1857, 8,580 charges de chaland, égales à 501,920 verges cubes de matières, dont 419,650 dans le lac et 82,270 à la Lavaltrie, à la Pointe-aux-Trembles et dans le havre de Montréal. Cela est à part de ce qu'a fait le dragueur à cuiller, et dont M. Forsyth, l'ingénieur du havre, fera rapport.

Les engins des vapeurs et dragueurs sont maintenant à Sorel en voie de subir les réparations dont ils ont besoin. Ce sont les mécaniciens et les travailleurs de ces navires qui sont occupés à ces réparations et à tout préparer pour les travaux du printemps.

Le dragueur à cuiller a été tiré à terre par MM. McCarthy, de Sorel, et on répare maintenant sa coque et son engin de manière à augmenter de beaucoup sa force motrice. Après ces réparations, il fonctionnera bien mieux à la prochaine saison et sera moins sujet aux accidents. Au printemps, l'on fera les réparations nécessaires aux chalands assez tôt pour qu'ils soient prêts lorsque les travaux commenceront.

Dès l'ouverture de la navigation, le printemps prochain, je voudrais que l'on plaça les dragueurs Nos. 2 et 3 à l'extrémité inférieure du lac et qu'ils y restassent jusqu'à ce que le chenal ait atteint partout la profondeur de 20 pieds sur une largeur de 300, afin d'empêcher toute erreur dans les différentes sections, et si la profondeur le permettait, je ferais finir le draguage à Lavaltrie par le No. 4, que j'enverrais ensuite à Montréal reprendre avec le No. 1 les places où ils étaient l'automne dernier dans le havre.

Le dragneur à cuiller finira le curage du bassin de la Reine dans le havre de Montréal.

La quantité de charbon consumée cette saison par les navires est de 2,391 chaudrons ; la quantité reçue, avec ce qui restait le printemps dernier, était de 4,609 chaudrons, de sorte qu'à cette heure il y a au dépôt de l'Ile-aux-Corbeaux 2,218 chaudrons, quantité qui suffira aux navires jusqu'au mois de septembre prochain.

En terminant mon rapport de l'année dernière comme surintendant de travaux pour la commission du havre, je saisis cette occasion de remercier M. Forsyth, l'ingénieur du havre, pour les avis et l'assistance qu'il a su me donner durant la saison, remercîments que je réitère à votre égard pour la bonté et l'empressement avec lesquels vous avez répondu à toutes mes demandes.

Je suis, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé,) C. L. ARMSTRONG,
Surintendant.

ALEX. CLERK, Ecr.,
Secr. de la Com. du Havre.

SOREL, 22 décembre 1858.

MONSIEUR,—Je soumets le rapport suivant sur les travaux exécutés durant la dernière saison, depuis près des Trois-Rivières et en montant, pour l'amélioration de la navigation.

Le 10 avril, le dragueur No. 1 a été placé dans le bassin de Québec, Montréal, où il a creusé jusqu'à une profondeur de 20 pieds dans les basses eaux, à l'exception d'un petit espace en ligne avec la pierre placée sur le quai pour la commodité des paquebots-poste, laquelle pierre m'empêcha de mettre les ancres et chaînes nécessaires pour pouvoir approfondir complètement cet espace. Le fond du bassin est composé de roches ; son curage a pris beaucoup de temps et a été difficile, et les dragues se sont usées là bien plus qu'on ne le suppose.

Voulant approfondir le bassin aussitôt possible, je plaçai là aussi le dragueur à cuiller, mais voyant qu'il n'y faisait rien de bien, il a été mené à la batture de l'entrée du bassin Sydenham et placé sous la direction de l'ingénieur du havre, qui voulait faire draguer certaines places de manière à pouvoir y établir des caissons pour de nouveaux quais.

Le dragueur No. 4 a été placé vis-à-vis le quai Victoria pour élargir et approfondir le chenal en enlevant la pointe indiquée par la bouée, laquelle s'étendait de 50 à 75 pieds. A quelques places il a fallu creuser neuf pieds pour arriver à la profondeur de 18 dans les basses eaux ; ce dragueur est resté à cet endroit jusqu'au 26 novembre.

Le 19 octobre, le dragueur No. 1 a été conduit en bas du bassin Victoria, où il est resté jusqu'à son départ pour Sorel. La terre enlevée a servi à remplir les quais militaires et les nouveaux quais. Comme les entrepreneurs ne pouvaient trouver d'hommes qui voulussent travailler tard le soir et durant les mauvais temps, il en est résulté une grande perte de temps, et les dragueurs n'ont pas fait autant de travail qu'ils auraient pu en faire.

Lavaltrie.

Après avoir terminé le chenal à une profondeur de 18 pieds dans le lac St. Pierre, les dragueurs Nos. 2 et 3 furent conduits le 21 août de la Pointe-du-Lac à Lavaltrie. Le No. 2 fut placé à l'endroit le moins profond que l'on put trouver, (17 pieds), et le No. 3 à l'endroit où il avait été mis l'année d'avant par le capt. Hart. Ils travaillèrent là jusqu'au moment où il fallut les hâler à terre pour les réparer. On laissa leurs ancres au fond afin qu'ils pussent être remis à la même place où ils étaient avant leur déplacement. Le fond est composé d'une argile dure. Le draguage nécessaire à l'achèvement du chenal à Lavaltrie sera terminé sous peu.

Lac St. Pierre.

Après avoir fait des sondages, le dragueur No. 2 fut ancré le 24 avril un peu en amont de la bouée blanche et dans 24 pieds d'eau, et glissa de quelques verges sur ces chaînes,—nous trouvâmes 22 pieds dans le chenal. Le No. 3 fut placé un peu plus bas. Sur l'espace d'environ 3 milles le chenal avait une largeur de 200 à 250 pieds, mais non la profondeur voulue. Depuis, on lui a donné la profondeur uniforme de 18 pieds sur une largeur de 300.

Le 24 juillet, les dragueurs furent conduits à la Pointe-du-Lac, pour donner au chenal 18 pieds de profondeur et couper une pointe de manière à permettre aux navires de tourner dans un profond bassin de 6 à 700 pieds de large, situé près du phare No. 3.

J'ai découvert de petites irrégularités dans le chenal de Verchères, l'une au Cap-St.-Michel et l'autre à l'Ile-Délorier, où une bouée a été mise l'année dernière. La disparition de ces pouliers va améliorer l'entrée du nouveau chenal.

Je ne pense pas de mettre plus de six semaines à exécuter les travaux nécessaires, et après je me propose de descendre un des dragueurs à Levrard, pour couper la petite batture qu'il y a à cette place, et peut-être pour enlever une batture indiquée par la carte du capt. Bayfield, qui se trouve près du chenal et sur laquelle il n'y a que 10 pieds d'eau. Je commencerai alors le chenal de 20 pieds à la Pointe-du-Lac et je le continuerai en montant.

Quant à la machine à enlever les pierres, qui est maintenant en voie de construction, je me propose de la placer à l'extrémité du quai Victoria et de l'y laisser pendant quelque temps. Après que la grande masse de radeaux aura fini de descendre, elle sera dirigée au Cap-à-la-Roche, où elle restera jusqu'à la fin de la saison, avec l'*Oregon* pour aviso.

Je suis peiné d'avoir à dire que l'on trouve à peine un morceau de bois sain dans la charpente des dragueurs Nos. 2 et 3, lesquels ont été hâlés à terre. Les chalands ont aussi besoin de beaucoup de réparations. Ainsi que les dragueurs, il y a 14 ans qu'ils sont construits. Il n'y aura donc pas lieu de s'étonner si leur radoubage doit coûter une forte somme ; mais cette dépense sera faite avec toute l'économie possible.

Les dragues sont fabriqués dans nos forges, et comme plusieurs de nos bons travailleurs se trouvaient sans emploi, je leur ai donné le forage des dragues à faire au prix modique de 20 centins par trou de rivet.

Les dragueurs Nos. 1 et 4 employés dans le havre ont enlevé, le premier 751 charges de chaland de terre et 102 tonnes de pierres, le dernier 516 charges de chaland et 392 tonnes de pierres. Pendant la saison, le No. 2 a dragué 4,644 charges, le No. 3, 3,875. Si l'on prend en considération les hautes eaux dans lesquelles les dragueurs ont eu à opérer et la régularisation du chenal, force sera d'admettre que ces chiffres représentent une assez grande somme de travail pour une saison. Une machine à enlever les pierres eut beaucoup aidé les dragueurs Nos. 1 et 4.

En terminant, je suis heureux de pouvoir dire que les travaux n'ont éprouvé aucun retardement durant cette saison, et qu'ils ont marché aussi bien qu'on pouvait le désirer.

Je suis, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé,) C. L. ARMSTRONG,
Surintendant.

ALEX. CLERK, Ecuier,
Secrétaire,
Commission du havre de Montréal.

CAP-ST.-MICHEL, 30 juin 1859.

ALEX. CLERK, Ecuier,
Secrétaire de la Commission du Havre,
Montréal.

MONSIEUR,—Je soumets le rapport suivant sur les travaux exécutés depuis l'ouverture de la navigation.

Les dragueurs Nos. 1 et 4 étaient remplis du charbon apporté de chez MM. Gibb et Ross, de Sorel.

Le 15 avril, je commençai le déplacement des navires et à rentrer les ancres. Lundi, le 18, les vapeurs *St. Lawrence* et *St. Peter* partirent de bonne heure avec la flotte de Montréal, où ils arrivèrent dans la nuit. La flotte fut laissée aux soins de M. Forsyth, l'ingénieur du havre.

Le 20, j'envoyai le *St. Peter* placer les bouées dans le lac. Le même jour, le dragueur No. 3 fut lancé des chantiers de MM. McCarthy. Tout l'équipage du *St. Lawrence* fut immédiatement mis à son bord pour installer son engin. Le dragueur No. 2 fut lancé le 23, et la machine à enlever les pierres le 30. Le 2 mai, le dragueur No. 3 fut remorqué et placé à l'endroit où il avait laissé ses ancres et chaînes l'automne dernier, afin de terminer l'approfondissement du poulier dans la traverse depuis Lavaltrie jusqu'au chenal de Verchères, où il n'y avait que 16.3 d'eau. Six charges de chaland ont été draguées là.

Le 3 mai, le dragueur No. 2 partit pour aller lever la chaîne à Lavaltrie, où il avait aussi passé l'hiver, et depuis lors il a été employé à enlever des battures et autres petits obstacles. La plus grande partie du chenal à Lavaltrie a maintenant 20 pieds de profondeur, et nulle part il n'y a moins de 18 pieds. Ce dragueur restera dans le voisinage tout le mois de juillet.

Dès que le No. 3 eut terminé le draguage de la traverse, il fut placé sur le poulier de Varennes, et là nous trouvâmes dans les dragues des morceaux de cuivre détaché du fond des navires. 38 charges de chaland furent enlevées à cet endroit. De là, le dragueur fut descendu à mi-chemin, c'est à dire en ligne avec les phares de l'Ile-Ste.-Thérèse, où le chenal n'avait que 6.6 de profondeur avant le draguage de cette place Il fallut ancrer deux fois à cette place. Les débris enlevés se composaient de grosses pierres, mêlées à l'argile bleue et au gros sable. Après que la batture du milieu eut été draguée, le dragueur fut placé sur la pointe de l'Ile-Délorier, où le curage était extrêmement difficile, vu les différents courants formés par la partie supérieure de l'Ile. Mais à toutes les places ci-dessus il y a maintenant un chenal de 20 pieds, obtenu non sans beaucoup de frais et de difficulté. 262 charges de chalands ont été enlevées à ces endroits.

Le 21 juin, le dragueur No. 3 fut conduit au Cap-St.-Michel, pour couper une pointe de près de 70 pieds sur 20 de profondeur, et cela afin de ne pas renvoyer là mon dragueur pour creuser le chenal à cette profondeur.

En sondant la batture du moulin à vent, dont les pilotes ont tant parlé, j'ai découvert un bon chenal au nord où j'ai placé trois bouées, Au sud, le chenal est de 18 pieds de profondeur, au nord de 25.

Le dragueur No. 3 sera envoyé au passage de Batiscan dès que les travaux du Cap seront terminés. La machine à enlever les pierres sera employée au Cap-à-la-Roche. Le dragueur va être muni d'un gouvernail de pin et la machine à enlever les pierres d'un brise-lame de 7 pieds, qui seront posés pendant que ces navires descendront.

Je dois faire observer que vu les travaux projetés, il sera très incommode que nous soyons fournis de viande fraîche venant de Montréal, et je demande qu'il me soit permis d'acheter cet article et autres sur les lieux. Je recommande aussi que la provision de bois pour l'*Oregon* soit achetée sur les bords du St. Laurent, près du lieu des travaux, et où on peut l'avoir à bas prix, car nous trouverions cela incommode si nous étions obligés d'avoir du charbon ici.

Je suis heureux de pouvoir dire que tout a bien marché jusqu'ici, à l'exception d'un accident survenu à la roue d'engrenage du dragueur No. 3, et qui l'a empêché de fonctionner pendant quatre jours.

Je suis, Monsieur,
Votre respectueux serviteur,
(Signé,) C. L. ARMSTRONG,

SOREL, 15 décembre 1859.

ALEX. CLERK, Ecuier,
Secrétaire de la Commission du Havre,
Montréal.

MONSIEUR,—Je prends la liberté de vous transmettre, pour l'information des commissaires du havre, quelques détails touchant les travaux exécutés depuis mon dernier rapport.

J'ai placé les dragueurs Nos. 2 et 3 à Lanoraie, pour donner au chenal la profondeur des vingt pieds voulus pour correspondre au chenal en ligne avec le phare de Lavaltrie. De cette place, on a enlevé 337 charges de petites pierres mêlées à du gravier et à du gros sable. Au-dessous de 17 pieds, nous n'avons trouvé que de l'argile bleue. Afin de reprendre la même place au printemps, nous avons laissé là les ancres des deux dragueurs.

Je dois dire que pendant notre séjour à cet endroit, les gros vents si fréquents de cet automne nous ont fait perdre beaucoup de temps. Quand les travaux de cette place seront terminés—ce qui ne prendra pas grand temps—les navires tirant 18 pieds pourront descendre et passer de nuit comme de jour par les fles plates.

A mon avis, et à en juger aussi par les travaux de cette saison, les commissaires doivent être satisfaits de voir que leur projet de chenal de 20 pieds de profondeur est à la veille d'être réalisé avec succès. Le dragueur No. 2 a enlevé 1834, et le No. 3, 1492 charges de chaland. Comparée aux travaux d'années antérieures, la quantité de matières enlevées paraît trois fois moindre, mais cela est facile à expliquer, si l'on considère que les dragueurs opèrent maintenant dans 20 pieds au lieu de 11, qu'ils sont souvent employés à faire disparaître des angles, que leurs dragues ne sortent pas toutes remplies, et qu'il s'est aussi perdu beaucoup de temps pour les conduire d'une place à l'autre.

Je suis, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,) C. L. ARMSTRONG,

Surintendant.

Extraits du rapport annuel d'A. G. Nish, écuyer, ingénieur de la commission du havre, portant la date du 4 février 1867, *et concernant le lac St. Pierre.*

TRAVAUX DU LAC.

Le 21 mars dernier, j'ai reçu de vous une lettre m'enjoignant de prendre le contrôle du draguage que faisait faire les commissaires du havre, et de me rendre sans retard à Sorel. etc., etc.

Le 31 mars, je vous ai fait part par lettre du résultat de ma visite tout en vous faisant des recommandations auxquelles je me suis immédiatement conformé en me rendant à Sorel et en commençant l'installation des navires.

J'ai commencé par le dragueur No. 3, vu que c'est celui que j'ai choisi pour ces travaux, avec le vapeur *Lake St. Peter* comme aviso, et tout était prêt le 20 mai, date où je plaçai le dragueur sur la batture formée par une langue de terre près du phare No. 1. La raison pour laquelle je le plaçai là plutôt qu'au lieu où le navire *Ocean* toucha l'automne dernier, est que les eaux sont trop hautes, et comme il faut draguer à ces deux endroits, j'ai choisi celui qui est le plus avantageux. Nous avons travaillé là jusqu'au 11 août, à enlever le dernier obstacle qui restait et nous avons maintenant un chenal continu, entre Montréal et Québec, de 20 pieds de profondeur dans les basses eaux. Ainsi se trouve terminée l'une des plus importantes entreprises de la province, à laquelle je suis fier d'avoir contribué.

Pendant le cours de nos travaux ici, nous avons enlevé 42,000 verges cubes d'un sable brun et gros et dont la substance paraît étrangère aux battures du lac. Son extraction était d'autant plus difficile qu'il restait compact et ne glissait pas facilement de la drague comme les matières ordinaires; cependant, comme il fallait l'enlever tout de même, nous avons dû prendre les plus grandes précautions pour réparer les grilles des chalands; mais, avec de la persévérance, nous avons réussi, et le 13 août nous disions adieu au lac St. Pierre et sommes partis pour Montréal, où le dragueur No. 3 fut laissé et l'aviso vendu. Le coût total des travaux du lac St. Pierre cette saison, y compris l'équipement du printemps, s'est élevé à $6,658 15, ce qui porte la moyenne de la dépense à environ 15 centins la verge.

Je me propose d'aller à Boucherville, etc.

BUREAU DE LA COMMISSION DU HAVRE,
MONTREAL, 29 décembre 1868.

John Page, écuyer,
Ingénieur en chef, etc., etc.
Outaouais.

MONSIEUR,—En réponse à votre demande au sujet de la disposition de l'outillage dont les commissaires du havre n'auront plus besoin lorsque le chenal entre Montréal et Québec sera fait à la fin de la saison de 1865, je dois vous dire que la résolution suivante a été adoptée par les ci-devant commissaires en janvier 1866 :—

Sur la proposition du président il a été résolu—

" Vu l'achèvement des améliorations sur le fleuve entre Montréal et Québec, et les moyens qui doivent être pris pour l'amélioration ultérieure du havre, il est reconnu à propos de vendre à l'encan ou autrement, les navires dont les noms suivent : les vapeurs *St. Lawrence*, *St. Peter*, *Montreal* et *Bell* : les dragueurs nos. 3 et 4 ; les berges *Whitney* et *McCarthy*, 2 grands et 3 petits chalands, à la condition que l'on en obtienne les prix suivants ; pour les vapeurs *St. Lawrence*, $4,800 ; *St. Peter*, $10,000 ; *Montreal*, $4,800 ; *Bell*, $1,800 ; les dragueurs no. 4, $5,500 ; no. 2, $6,000 ; chacun des dits navires devant être vendu avec ses ancres, chaînes, etc., désignés dans l'inventaire.

" Que pour l'élargissement et l'approfondissement ultérieur du chenal du havre, les commissaires garderont les dragueurs Nos. 1 et 3, ainsi que 5 chalands, et que pour économiser le combustible, il est arrêté par la présente que deux petits vapeurs à haute pression seront achetés à Buffalo ou ailleurs, ou loués si on le trouve plus avantageux, et que s'il y a nécessité l'on achètera ou fera construire un dragueur à cuiller (*spoon dredge.*)"

En entrant en charge, les commissaires actuels se sont conformés autant que possible à la résolution ci-dessus. Leur demande de soumissions pour l'achat de l'outillage ont eu pour résultat le placement des navires suivants : le vapeur *Montreal* a été vendu $6,000, le vapeur *St. Peter*, $11,000,* le vapeur *St. Lawrence*, $4,800, et la berge *Whitney* $250.

Les commissaires firent ensuite un échange d'outillage avec M. Brown, auxquels ils cédèrent les navires dont ils n'avaient plus besoin et reçurent en échange un outillage de valeur approprié aux améliorations à faire dans ce havre.

Reçu de M. Brown, le dragueur à cuiller No. 2, évalué à		$ 8,500 00
le vapeur *Derrick*	"	1,500 00
le remorqueur *John Brown*	"	4,500 00
2 chalands	"	500 00
		$15,000 00

Donné en échange, le dragueur No. 2, évalué à	$ 6,000 00
" No. 4, "	6,000 00
le remorqueur *Bell* "	1,500 00
Argent	1,000 00
	$15,000 00

Les commissaires possèdent aujourd'hui l'outillage suivant, qui sert à améliorer le havre et à approfondir son chenal et ses bassins de manière à obtenir la même profondeur que dans le chenal de Montréal à Québec :

Vapeur *Derrick*,	évalué à	$1,500 00
Dragueur No. 1	"	6,600 00
" 2	"	8,500 00
" 3	"	6,000 00
Remorqueur *John Brown*	"	4,500 00
Machine à enlever les pierres		1,500 00
6 chalands		2,000 00
		$30,000 00

* Peu après la vente de ce navire à M. Gingras, de Québec, le *St. Peter* est venu à l'abordage avec le *SS. Secret* et a sombré dans le lac St. Pierre, ce qui a causé aux commissaire une perte de $2,750, ayant été obligés d'en venir à un compromisavec l'acquéreur.

Cette somme de $30,000 a été créditée dans les livres de la compagnie pour les travaux du lac et du fleuve, en sus d'une forte somme prise sur les revenus du havre de Montréal pour ces améliorations, telle qu'indiquée par les comptes qui vous ont été transmis.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé,) H. H. WHITNEY,
Secrétaire.

MONTREAL, 16 novembre 1868.

JOHN PAGE, Ecr.,
Ingénieur en chef, T. P.

MONSIEUR,—Conformément à votre demande, je vous transmets le tableau des dimensions, du tonnage et du tirant d'eau des plus grands steamers qui font partie de notre ligne de communication ouverte au commerce du St. Laurent.

Je vais en même temps satisfaire à votre désir en vous donnant des renseignements au sujet de la navigation entre Montréal et Québec,—renseignements que nous devons à la fréquentation constante du fleuve par nos navires.

L'on doit se rappeler que lorsqu'il fut sérieusement question d'approfondir le lac, les circonstances étaient bien différentes de ce qu'elles sont aujourd'hui. A cette époque, un navire de 500 tonnes était considéré comme suffisant au commerce, et il en était de même pour nos premiers steamers, dont les dimensions de 1784 tonnes étaient regardées comme suffisantes. La proposition de donner au lac une profondeur de 20 pieds fut aussi considérée comme une amélioration devant suffire aux besoins du commerce pendant bien des années.

Mais, depuis lors, le commerce a augmenté prodigieusement. La nécessité de faire concurrence à New-York a d'abord exigé l'emploi de navires à voiles d'environ 1,000 tonnes, et les steamers que nous avons maintenant sur notre ligne sont tous de 3,000 tonnes et plus. Il est possible que ces dimensions augmentent au lieu de diminuer pour chaque nouveau steamer que nous aurons.

La province ne pourra donc profiter d'une réduction dans les prix de transport—réduction qui devra nécessairement découler de l'emploi de ces grands navires—tant que notre route ne permettra pas à des navires d'une aussi grande dimension que ceux faisant le commerce de New-York, d'arriver à leur destination sans être obligés à des frais d'allége.

D'après le tableau que je vous transmets, il est manifeste que c'est ce qui a lieu aujourd'hui et que ce désavantage ne pourra disparaître qu'à la condition que le fleuve et le lac soient approfondis de nouveau.

L'expérience des dernières années a démontré qu'un navire à voiles et à la remorque pouvait passer le chenal étroit avec un chargement le calant jusqu'à quelques pouces du fond, et que pour un steamer allant à toute vitesse il lui fallait une profondeur de deux pieds ou plus que son tirant d'eau ordinaire. On dirait qu'il refoule l'eau plus vite qu'elle ne revient sous lui, car s'il tire 17 pieds et qu'il y en ait 19 dans le chenal, sa quille effleure le fond lorsque sa marche est rapide, mais dès que l'engin s'arrête, il revient à flot. Ainsi, pour qu'un steamer tirant 23 pieds d'eau put passer dans un chenal étroit, il faudrait que la la profondeur de ce dernier fut de 25 pieds, et c'est là le moins que nous pouvons désirer.

Nos steamers récemment construits sont d'une longueur d'environ 350 pieds et la largeur du chenal approfondie dans le lac St. Pierre n'est seulement que de 300 pieds, et s'il arrivait que par accident l'un d'eux vînt en travers, la navigation se trouverait complétement interrompue ; or, comme ce fait n'est nullement improbable, il est nécessaire de donner au chenal une largeur de 500 pieds.

Par le tableau qui vous est soumis, vous verrez que si tous les steamers désignés avaient été employés et chargés, en allant et en revenant, les frais d'allége de ces 11 steamers auraient excédé $20,000 par voyage, dans la condition où se trouve le fleuve cette année, et si chacun d'eux avait fait plusieurs voyages cette saison, comme ils auraient pu le faire, cette dépense eut atteint un chiffre considérable. Il y a aussi les dommages

causés aux marchandises transbordées dans les alléges, lesquels sont toujours plus ou moins considérables.

Dans la condition actuelle de notre commerce, cela n'est arrivé que parfois, nos steamers n'ayant pas eu de complets chargements venant et à destination de Montréal, soit pour la traversée d'Europe ou d'Amérique. Nous espérons qu'il n'en sera pas toujours ainsi ; au contraire, nous nous attendons à voir le commerce grandir au point d'utiliser toute la capacité du chenal, même lorsqu'il aura subi ses dernières améliorations.

Il est parfaitement admis que ces travaux devraient se faire aux frais du gouvernement fédéral. Les frais d'allége sont nécessairement ajoutés au prix du fret, et comme il faut avoir des alléges et bateaux remorqueurs pour desservir ainsi une ligne de grands steamers, cela tend à empêcher les vapeurs de moindres dimensions de faire le commerce, bien qu'il soit probable qu'une grande partie du fret venant et à destination de la partie ouest du Canada rapporterait plus que sa part de la dépense dans la condition actuelle des affaires.

En montant de Québec, le premier obstacle que nous rencontrons est au Cap-Charles, à 60 milles environ. A cet endroit, le fond est parsemé par place de gros cailloux, dont quelques-uns s'élèvent de 3 pieds au-dessus de la surface du fond. Dans les basses eaux, c'est à peine s'il en est qui sont à une profondeur de 15 pieds.

Bien que l'eau ne forme pas un courant en montant à cet endroit, elle monte et baisse néanmoins de 5 pieds. Ce n'est donc que pendant que les eaux sont hautes et de jour qu'un steamer chargé peut y passer, et si les marées tombent le matin et le soir, le moment de passer cet endroit est limité à une heure sur 24. Une machine pouvant enlever ces cailloux devrait être dirigée là pour libérer le principal chenal.

Nous considérons cette partie la plus dangereuse de toute la navigation en amont de Québec, car, si un steamer heurtait un de ces cailloux, il n'y a aucun doute qu'il coulerait fond.

Bien qu'à un moindre degré, les mêmes observations peuvent s'appliquer au Cap-à-la-Roche, à quelques milles plus haut. Au Cap-Levrard, où le chenal traverse à Batiscan, il y a une batture au milieu, de chaque côté de laquelle il y a un étroit passage. Cette batture devrait être enlevée ; mais d'ici là, les bouées devraient être mieux placées qu'aujourd'hui pour indiquer le chenal à cet endroit.

Passé là, il ne se rencontre plus d'obstacles avant d'arriver au lac St. Pierre. Dans ce lac l'on devrait, comme je l'ai déjà dit, donner au chenal une profondeur de 25 pieds et une largeur de 500. En ce faisant, ses fréquentes courbes se trouveraient de beaucoup diminuées.

Ensuite, l'endroit peu profond se trouve aux Iles-Plates, à environ 15 milles de Sorel. Là il faudrait approfondir et élargir comme dans le lac. Au passage en bas de Varennes, il y aurait aussi un peu de draguage à faire.

La partie la moins profonde de tout le chenal se trouve à la Pointe-aux-Trembles, à environ dix milles en aval de Montréal. A cet endroit, le chenal a une batture rocheuse à une profondeur d'environ 19 pieds dans les basses eaux de l'été. Presque tous les navires touchent sur cette batture.

De précédents commissaires du havre ont fait creuser un chenal à travers une pointe de terre sur le côté sud, et bien qu'il soit assez connu des pilotes, ils sont unanimement d'accord pour refuser d'y passer, vu le détour subit qu'il fait en traversant le courant à l'extrémité supérieure, et c'est sans doute pour cette raison que la Maison de la Trinité n'y a pas fait mettre, au moins à ma connaissance, jusqu'ici de bouées.

Nous allons maintenant parler du havre de Montréal et d'un ou deux endroits en amont de la Longue-Pointe. Depuis l'extrémité du long quai Bonsecours jusqu'à la partie supérieure du havre, le passage aura besoin de beaucoup de draguage, en largeur et en profondeur. Je suis d'avis que pour mettre le havre comme il doit être, il faudrait y employer un dragueur pendant plusieurs années, et si l'on veut lui donner une profondeur de 25, il faudra faire un revêtement en caissons aux quais actuels.

Vos relevés ont dû vous démontrer que l'existence d'un chenal profond, connu, paraît-t-il, d'un ou deux individus, est tout à fait imaginaire. De Québec à Montréal et *vice versâ*, nous avons acheminé 62 steamers et 27 navires à voiles,—ce qui équivaut presque à un trajet pour chaque jour pendant la navigation—et chacun d'eux a passé par le seul

chenal qu'il y ait, excepté sur une petite batture à la Pointe-aux-Trembles et que les pilotes déclarent impraticables. La profondeur d'un chenal doit être supputée là où il y a le moins d'eau, et cette saison, nous avons pu passer des navires à voiles dans une profondeur de 19 pieds, et nos steamers quand ils tiraient 17.6 pieds d'eau.

Avant de fermer cette lettre, qu'il me soit permis de recommander avec instance l'adoption d'une mesure législative incorporant la Maison de la Trinité et la Commission du Havre, et cela conformément à la requête des marchands de cette cité, transmise l'été dernier au gouvernement. J'en suis persuadé, une bonne administration du fleuve et du havre ne pourra être obtenue que par le moyen suggéré.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

(Signé,) HUGH ALLAN.

TABLEAU des dimensions, du tonnage, etc., des steamers de la compagnie des paquebots de Montréal, avec indication des frai d'allége entre Qubéec et Montréal,—le tout basé sur un tirant d'eau de 17 pieds 6 pouces.

NOM.	Longueur.	Largueur.	Profondeur	Tonnage brut.	Capacité de cargaison à l'exclusion du charbon.	Tirant d'eau lorsque chargé sans charbon.	Allége jusqu'à 17. 6.	Nombre de tonneaux déchargés pour arriver au tir't de 17. 6.	Coût de l'allége pour le voyage de complet parcours, y compris la main-dœuvre.
	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Ton'x.		Pds. pcs.	Pds. pcs.	Ton'x.	$ cts.
Scandinavian	340 0	40 0	27 6	3,100	3,000	22 6	5 0	1,500	4,500 00
Prussian	330 0	40 0	27 6	3,000	3,000	22 6	5 0	1,500	4,500 00
Austrian	320 0	38 0	26 0	2,700	1,600	19 3	1 9	437	1,311 00
Germany	350 0	42 0	28 6	3,250	3,500	23 0	5 6	1,650	4,950 00
Nestorian	320 0	38 0	26 0	2,700	1,600	19 3	1 9	437	1,311 00
Peruvian	320 0	38 0	26 0	2,600	1,500	20 0	2 6	625	1,875 00
Moravian	320 0	39 0	26 0	2,650	1,700	19 6	2 0	500	1,500 00
Hibernian	315 0	37 0	26 0	2,434	1,500	19 0	1 6	375	1,125 00
Nova Scotian	310 0	38 0	26 0	2,300	1,600	19 9	2 3	560	1,680 00
North American	290 0	35 0	24 6	1,784	1,200	18 3	0 9	170	510 00
Belgian	295 0	36 0	25 0	2,400	1,500	18 0	0 6	130	390 00

RÉPONSE

A une Adresse du Sénat, en date du 3 Juin 1869; demandant copie d'un rapport de John Page, écr., Ingénieur en Chef du Département des Travaux Publics, au sujet de l'exploration du Lac St. Pierre, dans la province de Québec.

Par Ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat.

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,
Ottawa, 16 Juin 1869.

[*Conformément à la recommandation du comité-conjoint des impressions, le document ci-dessus n'est pas imprimé.*]

ÉTAT GÉNÉRAL

Des Baptêmes, Mariages et Sépultures dans certains comtés, pour l'année 1868.

RÉPONSE

A une Adresse de la Chambre des Communes, en date du 5 Mai 1869 ; demandant un état des deniers reçus par le Gouvernement Fédéral des provinces d'Ontario, Québec, la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau Brunswick, à compte de l'émission des Licences de Mariage, entre le 1er juillet 1867 et le 30 juin 1868, ainsi qu'un aperçu détaillé indiquant l'emploi de ces deniers et le montant reçu de chaque province respectivement.

Par Ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat.

DEPARTEMENT DU SECRÉMAIRE D'ETAT,
Ottawa, 11 Mai 1869.

[*Conformément à la recommandation du comité-conjoint des impressions les documents ci-dessus ne sont pas imprimés.*]

RÉPONSE

A une adresse de la Chambre des Communes, en date du 3 mai 1869; demandant copie des instructions données à M. Page, ingénieur en chef du Département des Travaux Publics, au sujet de la construction du canal de la Baie Verte, et son rapport sur ce sujet.

Par Ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat.

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,
Ottawa, 12 mai 1869.

Conformément à la recommandation du Comité-Conjoint des Impressions, la Réponse ci-dessus est imprimée que pour la distribution seulement.

REPONSE

A une Adresse de la Chambre des Communes, en date du 10 mai 1869; demandant copie de la lettre du Colonel MacDougall par laquelle il résigne sa charge d'Adjudant-Général, et copie de toute correspondance, de tous ordres en Conseil, ou autres documents, concernant cette résignation.

Par Ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat.

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,
Ottawa, 12 Mai 1869.

(TRADUCTION.)

DÉPARTEMENT DE LA JUSTICE.

Son Excellence le Gouverneur-Général a pris en considération le jugement d'une cour d'enquête sur certaines accusations proférées contre le Major-de-Brigade Lieutenant-Colonel Shaw :—

1. Son Excellence est d'opinion que bien que le lieut.-colonel Shaw fût autorisé par la lettre du lieut.-colonel Jarvis à faire les arrangements et les nominations nécessaires pour l'inspection de son district par ce dernier, et qu'il ait pu se croire justifiable d'avoir informé le major Bowell qu'il avait donné au lieut.-colonel Jarvis un avis assez à l'avance de la date où devait avoir lieu l'inspection du bataillon de Belleville, il n'était pas généreux de la part du lieut.-colonel Shaw de n'avoir pas dit dans la même lettre au major Bowell que le colonel Jarvis avait toujours donné pour raison de son absence de l'inspection qu'il n'avait pas reçu à temps la lettre par laquelle il lui faisait connaître la date fixée pour l'inspection.

Son Excellence pense que le lieut.-colonel Shaw mérite d'être censuré à cet égard.

Cependant, après un examen de toutes les circonstances de la cause, il a plu à Son Excellence réintégrer le lieut.-colonel Shaw dans ses fonctions.

2. Pour ce qui a trait à la position du lieut.-colonel Jarvis, Son Excellence regrette beaucoup de trouver une contradiction importante entre la lettre qu'il a adressée au major de brigade Shaw, lui enjoignant de faire les arrangements nécessaires pour l'inspection, et la version que le lieut.-colonel Jarvis donne de cette lettre dans la communication qu'il a adressée sur ce sujet à l'adjudant-général de milice. La première lettre comportait une intimation précise, mais l'analyse de son contenu, telle que transmise par le colonel Jarvis à l'adjudant-général (colonel MacDougall), suppose une condition qui ne se trouve pas dans la première lettre, et qui change les ordres qu'il avait formulés dans cette lettre, et c'est sur ce même point qu'existe le différend entre le colonel Jarvis et le colonel Shaw.

3. Son Excellence regrette le ton et le style dont s'est servi le major Bowell dans sa correspondance, et que, tenant une commission dans le service volontaire et spécialement dans le régiment au sujet duquel plainte était portée contre le colonel Jarvis, la teneur de sa correspondance n'aie pas été mieux calculée pour promouvoir la bonne entente et le règlement du malentendu qui s'était élevé.

Son Excellence désire que copie de cet ordre soit communiquée à chacun des trois officiers y mentionnés.

Approuvé.

(Signé,) J. YOUNG.

Ottawa, 15 Janvier 1869.

10, CHARLES STREET, ST. JAMES',
LONDRES, 20 Février 1869.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous envoyer une copie du mémoire daté d'Ottawa, Département la Justice, le 16 janvier 1869, au sujet des procédés de la cour d'enquête tenue en septembre 1868 pour examiner les accusations que, suivant mon devoir, j'ai proférées contre le lieut.-colonel David Shaw, de la milice volontaire, à l'égard duquel je soumets humblement les observations qui suivent :—

1. Dans le 1er paragraphe, il est dit que " le lieut.-colonel Shaw a pu se croire justifiable d'avoir informé le major Bowell qu'il avait donné au lieut.-colonel Jarvis un avis assez à l'avance de la date où devait avoir lieu l'inspection du bataillon de Belleville."

La première accusation qui fut examinée par la cour d'enquête portait en substance que le lieut.-colonel Shaw avait *faussement* informé le major Bowell qu'il avait donné au lieut.-colonel Jarvis avis, assez à l'avance, de la date fixée pour l'inspection.

La cour d'enquête était composée de cinq lieut.-colonels les plus recommandables de la milice volontaire.

Après un examen soigneux des témoignages, l'opinion *unanime* des membres composant la cour fut que si le lieut.-colonel Shaw a transmis ces informations au major Bowell, il ne l'a pas fait sachant qu'elles étaient fausses ; je pense que cette opinion est bien fondée et conforme aux témoignages.

La cour d'enquête trouva le lieut.-colonel Shaw coupable de la première et troisième accusation "pour conduite dérogatoire à son titre d'officier et de gentilhomme."

Dans l'armée anglaise, un officier trouvé coupable de pareilles fautes est regardé comme banni de la société des gentilhommes, et son renvoi du service s'ensuit naturellement.

Pour ces raisons, je n'avais pas d'autre alternative que de recommander le renvoi du lieut.-colonel David Shaw du service de la milice canadienne.

2. Au sujet de la censure qui est tombée sur le lieut.-colonel Jarvis, je dois, en justice pour cet officier, fournir ici quelques explications

La censure paraît être basée sur les faits suivants, savoir :

Qu'au mois de juin 1867 le lieut.-colonel Jarvis, étant sur le point de quitter sa demeure pour faire sa tournée d'inspection des corps de volontaires appartenant à la division de brigade du lieut.-colonel Patterson, écrivit au lieut.-colonel Shaw, lui demandant de tracer un itinéraire pour l'inspection des corps de sa division de brigade à lui, le lieut.-colonel Shaw, et disant en substance qu'il s'en tiendrait à cet itinéraire ;

Que le lieut.-colonel Shaw dressa en conséquence un itinéraire ; qu'il avertit les différents corps de la date à laquelle ils devaient être inspectés respectivement ; qu'il ne fit aucune démarche pour faire connaître au lieut.-colonel Jarvis les dates qu'il avait fixées pour lui avant *lundi après-midi*, lorsque la date fixée par le lieut.-colonel Shaw pour l'inspection du bataillon de Belleville était le lendemain, *mardi avant-midi*, et que même alors, au lieu d'envoyer l'itinéraire au lieut.-colonel Jarvis à sa demeure, le lieut.-colonel Shaw le déposa à la poste ;

Que dans la même enveloppe où était ce programme, il y avait une note du lieut.-colonel Shaw informant le lieut.-colonel Jarvis, qu'afin de se trouver à l'inspection qui devait avoir lieu le lendemain, *mardi*, il serait nécessaire de partir de Kingston à quatre heures du matin, tandis que d'après l'expédition régulière de la malle-poste, la lettre ne pouvait pas, dans l'opinion de la cour d'enquête, arriver au lieut.-colonel Jarvis avant l'ouverture du bureau de poste à une heure beaucoup plus avancée ;

Qu'il est de fait, et au su du lieut.-colonel Shaw, que la lettre en question n'arriva au lieut.-colonel Jarvis que tard le *mercredi après-midi* ;

Que le lieut.-colonel Jarvis ne revint à Kingston de sa tournée d'inspection dans l'ouest que lundi soir ;

Que, ne trouvant aucune nouvelle du lieut.-colonel Shaw, il envoya deux fois au bureau du lieut.-colonel Shaw le *mardi*, et une fois le *mercredi*, pour demander quels arrangements avaient été faits pour l'inspection ;

Que, ne trouvant pas le lieut.-colonel Shaw à son bureau, ni l'un ni l'autre de ces jours, il se rendit lui-même, en voiture, le *mercredi après-midi*, chez le lieut.-colonel Shaw, à sa maison ;

Qu'alors il rencontra le lieut.-colonel Shaw allant en voiture du côté de Kingston, et il apprit pour la première fois que les arrangements pour l'inspection des corps avaient été faits par le lieut.-colonel Shaw pour le mardi et mercredi, ce qui était alors trop tard pour pouvoir le faire.

En dernier lieu, qu'en m'expliquant dans une lettre pourquoi l'inspection n'avait pas été faite aux jours indiqués, le lieut.-colonel Jarvis, en analysant la lettre qu'il avait envoyée au lieut.-colonel Shaw, disait en substance qu'il avait informé le lieut.-colonel Shaw qu'il se conformerait aux arrangements que ce dernier ferait s'ils lui convenaient ; ces derniers mots prescrivant une condition de commodité qui ne parait pas dans la lettre adressée au lieut.-colonel Shaw.

C'est là la base de la censure au sujet de laquelle je soumets les observations suivantes, savoir :—

En admettant que le lieut.-colonel Shaw fût autorisé à faire les arrangements pour l'inspection de son corps par le lieut.-colonel Jarvis, l'on doit toujours sous-entendre une

condition à l'accomplissement de tout plan d'action, à savoir : que pour accomplir une chose il faut qu'elle soit possible; et le lieut.-colonel Shaw, en manquant d'avertir à temps, a rendu l'accomplissement du programme impossible au lieut.-colonel Jarvis.

La lettre du lieut.-colonel Jarvis, ne portant pas de conditions, peut avoir excusé le lieut.-colonel Shaw d'avoir supposé qu'il était autorisé à arranger les préparatifs des différentes inspections sans soumettre un aperçu de l'itinéraire au lieut.-colonel Jarvis, mais elle ne justifie pas le lieut.-colonel Shaw d'avoir écrit, un an après, au major Bowell, qu'il avait donné au lieut.-colonel Jarvis un avis suffisant pour lui permettre de se conformer aux arrangements faits par lui, lorsque des témoignages ont été produits devant la cour d'enquête, écrits de sa propre main, montrant que le lieut.-colonel Jarvis ne fut averti que le mercredi après-midi, et que jusque-là le lieut.-colonel Jarvis n'avait reçu aucune notification des arrangements qui avaient été faits pour ce jour et pour le jour précédent dans un lieu éloigné de Kingston.

Il est à regretter que la lettre du lieut.-colonel Jarvis au lieut.-colonel Shaw ne fût pas plus explicite; mais il est difficile de concevoir qu'il ait voulu dire qu'il promettait d'accepter sans condition les arrangements que ferait le lieut.-colonel Shaw. Le texte de la lettre que m'a adressé le lieut.-colonel Jarvis semblerait impliquer qu'il désirait qu'en raison de sa connaissance des localités, le lieut.-colonel Shaw préparât un projet d'itinéraire de la route à suivre et des inspections à faire pour servir de guide au lieut.-colonel Jarvis, et qu'il s'attendait à examiner ce programme avant sa promulgation dans les différents corps intéressés, et d'avoir la faculté d'y opérer les changements que nécessiteraient les circonstances.

Si le lieut.-colonel Shaw avait pris la peine d'informer le lieut.-colonel Jarvis à temps raisonnable des engagements qu'il avait à remplir par l'arrangement du lieut.-colonel Shaw, il n'en serait pas résulté d'inconvénient; tous les témoignages prouvent que le lieut.-colonel Shaw ne s'est donné aucune peine à cet effet. De fait, il ne pouvait y avoir plus de négligence ou d'imprévoyance chez une personne officielle que celles dont a fait preuve le lieut.-colonel Shaw dans tout l'ensemble de sa conduite en cette affaire.

En réponse à la lettre que m'a adressée le lieut.-colonel Jarvis, expliquant les raisons pour lesquelles le bataillon de Belleville n'avait pas été inspecté à l'époque désignée, je lui ai enjoint de faire savoir au lieut.-colonel Shaw qu'il ne devait pas fixer le service d'un autre officier avant d'avoir fourni à cet officier l'opportunité de dire si cet arrangement lui convenait, ou quelques mots à cet effet. Rien n'a été imputé au lieut.-colonel Shaw que le manque de réflection. Et encore le lieut.-colonel Jarvis désirait si peu mortifier le lieut.-colonel Shaw qu'il ne procéda pas sur ma requête avant quelques semaines plus tard, et alors il ne le fit que parce qu'il apprit que le lieut.-colonel Shaw avait fait un autre engagement pour le lieut.-colonel Jarvis sans lui en donner avis, pour inspecter le corps du col. Sweetmans; le délai qu'il mit à faire parvenir mon message au lieut.-colonel Shaw prouve qu'il n'avait aucun sentiment hostile à son égard.

Si le lieut.-colonel Jarvis avait dénaturé intentionnellement la tenure de sa lettre au lieut.-colonel Shaw en vue de mortifier cet officier, en lui fesant infliger une réprimande, c'eût été une démarche aussi inutile que stupide; inutile, parce que la négligence du lieut.-colonel Shaw n'avait pas besoin d'être exposée d'une manière exagérée pour mériter une plus sévère réprimande que celle qu'il a reçue; stupide, parce que le fait de dénaturer le sens de sa lettre devait finir par être connu.

Je suis entièrement convaincu que dans sa lettre à moi, le lieut.-colonel Jarvis donne une idée exacte de l'intention qui avait dicté sa lettre au lieut.-colonel Shaw et qu'il m'écrit ce qu'il a pensé être, dans le temps, la tenure de cette lettre. C'est pourquoi, représenter une inadvertance dont le lieut.-colonel Shaw n'a souffert aucun préjudice comme si c'était une citation volontairement tronquée dans le but d'affecter le lieut.-colonel Shaw, serait un jugement d'une extrême sévérité qui, quoiqu'il soit susceptible d'être interprété de cette manière, n'est pas, je pense, le sens du paragraphe censurant le lieut.-colonel Jarvis; plus spécialement en vue de la douceur de l'expression *pas généreuse* dont Son Excellence s'est servie pour qualifier le rapport du lieut.-colonel Shaw, rapport qui portait un sérieux préjudice au lieut.-colonel Jarvis et qui, dans l'opinion de la cour d'enquête, a été fait par le lieut.-colonel Shaw avec connaissance de sa fausseté.

3. Pour ce qui a trait au major Bowell, comme officier de la milice volontaire, il était

passible d'être amené devant la justice militaire pour sa conduite et sa correspondance dans cette affaire, ou il ne l'était pas.

Le major Bowell prétend n'être pas responsable devant la justice parce que ses actes et sa correspondance ont eu lieu sous son double titre de membre du parlement et de rédacteur de journal : pour cette raison, le major Bowell a refusé de se soumettre à deux ordres distincts et positifs du commandant-en-chef.

Les remarques de Son Excellence sur le ton de la correspondance du major Bowell montrent que, dans l'opinion des jurisconsultes de la couronne, le major Bowell était responsable devant la jurisdiction militaire comme officier de la force volontaire pour ses actes et pour sa correspondance dans l'affaire en question.

N'ayant aucun doute sur l'exactitude de ce dernier point de vue, je recommandai la démission du major Bowell de son poste dans la milice volontaire, parce que je considérais qu'en permettant impunément une telle conduite ce serait établir virtuellement un précédent par lequel un officier de la milice volontaire pourrait se rendre coupable de désobéissance volontaire aux ordres du commandant-en-chef ; qu'il pourrait porter des accusations calomnieuses contre ses officiers supérieurs écrites dans un langage très-insolent ; qu'il pourrait refuser de produire ses autorités quand il serait requis de prouver ses accusations calomnieuses ; qu'il pourrait entrer en conflit avec d'autres officiers au préjudice de la discipline ; et tout cela inpunément, pourvu seulement qu'il se trouve être membre du parlement ou rédacteur d'un journal.

Vous savez que j'étais préparé à reprendre mes fonctions officielles en Canada, si l'on croyait que mes services fussent utiles. Mais comme la recommandation que j'ai eu l'honneur de soumettre à Son Excellence le commandant-en-chef, touchant l'affaire du lieut.-colonel Shaw et du major Bowell a été méconnue, je sens qu'à l'avenir je serais sans pouvoir pour faire observer la discipline. Je vous prie donc respectueusement de soumettre à Son Excellence ma résignation du poste d'adjudant-général de la milice du Canada.

Je vous prie de plus respectueusement de me procurer une copie des procédés de la cour d'enquête dont il est ici question et de ma recommandation fondée là-dessus, afin que je puisse justifier devant le commandant-en-chef de l'armée anglaise la ligne de conduite que j'ai été contraint d'adopter.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

P. L. MACDOUGALL,
Colonel Adj.-Gén. de la M. du Canada.

A l'hon. SIR G. ET. CARTIER Bart.
Ministre de la Milice.

OTTAWA, ce 30 Avril 1869.

Je recommande respectueusement que la résignation du colonel MacDougall, comme adjudant-général de la milice, soit acceptée par Son Excellence le Gouverneur-Général, et j'annexe ici une copie de la réponse que je fais au colonel MacDougall.

GEORGE ET. CARTIER,
Ministre de la Milice.

4 Mai 1869.

Résignation acceptée en conséquence.

J. YOUNG.

HÔTEL DU PALAIS WESTMINSTER,
LONDRES, 29 Mars 1869.

MON CHER COLONEL,—Avant mon départ pour le Canada, le 1er avril prochain, je dois accuser réception de votre lettre du 20 février dernier, par laquelle vous me chargiez de soumettre à Son Excellence le Gouverneur-Général votre résignation du poste d'adjudant-général de la milice du Canada. Comme je vous l'ai déjà exprimé, je regrette beaucoup que, pour les raisons que vous donnez dans votre lettre, vous vous trouviez placé dans la nécessité de résigner une charge dont vous avez rempli les devoirs avec une habileté si marquante, avec tant d'honneur pour vous-même et avec tant d'avantage pour le Canada.

Je suis sûr que les volontaires et toute la milice du Canada regretteront de se séparer de vous comme leur officier-commandant. Je profite de cette occasion pour vous transmettre, aussi bien en mon nom comme ministre de la milice et de la défense qu'au nom des volontaires et de la milice du Canada, l'expression de leurs plus sincères remercîments pour la manière dont vous vous êtes acquitté de vos devoirs comme adjudant-général. A mon retour en Canada, j'aurai l'honneur de soumettre à Son Excellence votre résignation et aussi votre demande d'une copie complète des procédés de la cour d'enquête à laquelle vous faites allusion dans votre lettre et de la recommandation que vous avez fondée sur cette enquête.

Je dois vous dire que vous aurez à vous considérer comme occupant votre poste actuel jusqu'à ce que votre successeur ait été nommé.

Croyez-moi, mon cher colonel,

Votre très-sincère,

GEO. ET. CARTIER.

Au Colonel MACDOUGALL,
Adj.-Gén. de la Milice du Canada,
King's Weston, Bristol.

REPONSE

A une adresse de la Chambre des Communes, en date du 26 avril 1869, demandant copie de tous papiers et rapports officiels: 1o., relatifs à l'état actuel des réparations du Canal Welland et de ses havres; 2o., donnant des informations quant au progrès fait depuis la dernière session pour obtenir de l'eau du lac Erié; 3o., ayant pour objet l'élargissement des canaux du St. Laurent et de Welland,

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat.

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,
Ottawa, 13 Mai 1869.

[*Conformément à la recommandation du Comité Collectif des Impressions, certaines parties seulement de cette réponse sont imprimées.*]

[TRADUCTION.]

BUREAU DU CANAL WELLAND,
Ste. Catherine, le 3 octobre 1868.

MONSIEUR,—Dans ma lettre No. 7,472, du 10 août, je vous informais qu'une portion de la partie supérieure du pilier Est avait pris feu (probablement par un steamer qui passait), que les vieux madriers et quelques-unes des poutres furent consumés, et qu'une partie considérable de l'ouvrage en pierre avait été détruite par la chaleur et par l'eau que l'on avait jetée dessus pour éteindre le feu. Je vous parlais aussi de l'état de dilapidation dans lequel se trouvait le pilier, et j'ajoutais que je vous fournirais une évaluation de ce que coûterait probablement la reconstruction de ce pilier. Ci-joint une évaluation à cet effet, laquelle s'élève à $21,000.

La superstructure de ce pilier est dans un tel état qu'il faudra la reconstruire dès que les préparatifs nécessaires pourront être faits.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,
S. D. WOODRUFF.

F. Braun, Ecr.,
Secrétaire des Travaux Publics.
Ottawa.

CANAL WELLAND.

ÉVALUATION APPROXIMATIVE *du coût probable de la reconstruction de la superstructure du pilier Est au Port Dalhousie, 6 rangs au-dessus de l'étiage.*

Pilier, 20 pieds de largeur, 1000 de longueur.

Do 30 do 1026 do comprenant un caisson de phare, 60 × 60

EVALUATION D'UN PILIER DE 20 PIEDS DE LARGEUR.

			$ cts.	$ cts.	
1000 pieds × 6 rangs, × 2 parois 12 × 12 pcs...	12000	pieds.			
Ajoutez pour épissures.....	1000	"			
	13000	"	@ 0 20	2600 00	
Traverses, 100 × 6 rangs, 10 × 10 pcs. × 20 pieds.	12000	"	@ 0 18	2160 00	
Pour enlever les vieux matériaux et la pierre.....	700	v'ges.	@ 1 00	700 00	
Pour replacer la pierre.....	500	"	@ 1 00	500 00	
Pour fournir la pierre.....	100	"	@ 5 00	500 00	
Chevilles de fer fournies.....	3000	lbs.	@ 0 06	180 00	
Revêtement de chêne blanc 8 × 10 pcs.....	1000	"	@ 0 20	200 00	
Poteaux d'amarrage.....	20		@ 6 00	120 00	
Plancher, 1000 pds. × 3 pds. × 3 pds.....	9	M.	@ 20 00	180 00	
Lambourdes pour plancher.....				50 00	
Contrôle et dépenses contingentes.....				310 00	
Total pour 20 pieds de largeur de pilier.....					$ 7500 00

EVALUATION POUR 30 PIEDS DE LARGEUR D'UN PILIER
(Y COMPRIS UN CAISSON DE PHARE).

1026 pieds × 6 rangs × 2 parois, 12 × 12 pcs.	12312	pieds.			
Epissures	1020	"			
Extrémité, double 60 × 2 × 6 pds.....	720	"			
Do 30 × 6 pds.....	180	"			
Do 60 × 6 pds.....	360	"			
	14592	"	@ 0 20	$12918 00	
Traverses, 102 × 30 × 6 pds. 10 × 10 pcs...	18360	"			
Do 4 × 30 × 6 pds. " " ...	720	"			
Longrines, 1026 × 6 pds.....	6156	"			
Do 60 × 6 pds.....	360	"			
Solives, 500 × 8 pds.....	4000	"			
Do	404	"			
	30000	"	@ 0 18	5400 00	
Madriers, 500 × 30 × 4 pds	60	M			
Do 500 × 3 × 3 pds.....disons	5	"			
Do pour le caisson de phare.....	5	"			
	70	"	@ 20 00	1400 00	
Revêtement de chêne, 8 × 10 pcs.....2300	pds.		@ 0 20	460 00	
Madriers de chêne à l'extrémité du pilier... 5	M		@ 30 00	150 00	
Gros chêne à l'extrémité du pilier..... 120	pds.		@ 0 50	60 00	
Pierre..... 60	c. la verge		@ 5 00	300 00	
Chevilles de fer.....5000	lbs.		@ 0 06	300 00	
Poteaux d'amarrage..... 20			@ 6 00	120 00	
Enlèvement des vieux matériaux.....1200	c la verge		@ 1 00	1200 00	
Pour replacer la pierre..... 800	"		@ 1 00	800 00	
Contrôle et dépenses contingentes.....				392 00	
Total pour 30 pieds de largeur du pilier.					$13500 00
Total pour reconstruire le pilier Est.....					$21000 00

(Signé,) S. D. WOODRUFF,
Surintendant.

BUREAU DU CANAL WELLAND,
Ste. Catherine, 1er décembre 1868.

MONSIEUR,—Conformément aux règlements et instructions imprimés que vous m'avez transmis dans votre lettre No. 54,174, du 23 mai 1865, j'ai l'honneur de vous envoyer, avec la présente, un état détaillé donnant l'évaluation approximative de ce qu'il en coûterait probablement pour faire les réparations nécessaires, etc., aux travaux de ce canal, pour les six mois du 31 décembre 1868 au 30 juin 1869, savoir : $16,600.00

Le montant par moi certifié pour réparations, etc., du canal pendant les six mois courants, est de..... 16,684.42

Autorisé par la lettre No.	1554,	du 9 janvier	1868.....	$ 250.00	
Do do	2775,	du 8 juillet	1868.....	13,000.00	
Do do	2919,	du 31 juillet	1868.....	501.00	
Do do	2959,	du 11 août	1868.....	600.00	
Do do	3042,	du 24 août	1868.....	113.50	
Do do	3536,	du 3 novembre	1868.....	1,100.00	
					15,564.50

Excédant..... $ 1,119.92

L'excédant a été causé par le fait que les portes de l'écluse d'Allanburgh ont été emportées et par les réparations des dommages causés par les vaisseaux aux travaux. A part la somme plus haut mentionnée pour couvrir les réparations ordinaires aux travaux, j'en aurais besoin d'une autre de $3,200 pour reconstruire 4 portes pour l'écluse de la Jonction, ainsi que pour nettoyer et reconstruire 4 portes faisant face au lac, à l'écluse de Port Colborne, avant d'introduire l'eau du lac Erié qui doit alimenter ce canal. Les portes doivent être préparées avant que le biez du lac puisse servir, et tenues en disponibilité cet hiver. Des portes de ce genre avaient été fournies il y a vingt ans, mais elles sont maintenant tout à fait inutiles, à cause de leur détérioration. Leur coût devrait être défrayé à même le crédit affecté au biez du lac.

Il est important que je sois autorisé de bonne heure à faire ces travaux, afin qu'ils puissent être complétés dès l'ouverture de la navigation le printemps prochain.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé,) S. D. WOODRUFF.

CANAL WELLAND.

EVALUATION APPROXIMATIVE *du coût probable des réparations suivantes pour entretenir les travaux du Canal Welland, du* 31 *décembre* 1868 *au* 30 *juin* 1869.

CHEMIN DE HALAGE, CANAL HYDRAULIQUE ET AQUEDUC.

De Port Dalhousie à Thorold, 9½ milles, 26 écluses, 26 déversoirs, 10 ponts-tournants, palées.

Ecluse No. 1. Réparations aux portes et au pilotis du pont.....	$ 100 00
Réparations au chemin de halage, 200 pds. de poutres, $40, 3 M. pds. de madriers $60.....	100 00
Bâtardeau et nettoyage de l'écluse No. 2, $200. Réparations aux enchevêtrures et aux portes, $200.....	400 00
Nouveau pont-tournant au-desssus de l'écluse No. 2 avec culées, gardes, etc	2400 00
Ecluse No. 3. Chemin de pied, passerelles ajustées, remplissage et autres réparations.....	126 00
Ecluse No. 4. Poteaux, chemin de halage, porte ajustée, remplissage et réparations.....	126 00
Ecluse No. 5. 4 nouvelles portes à cette écluse et réparations $1500. Réparations au pont $200.....	1700 00
Ecluse No. 6. Réparations $25. Ecluse No. 7, porte ajustée, 2 nouvelles poutres et réparations $158.....	183 00

Ecluse No. 8. Réparations $25. Ecluse No. 9. Réparations $25. Ecluse No. 10. Réparations et nouvelle porte $400	450 00	
Ecluse No. 11. Réparations et nouvelle porte $400. Ecluse No. 12. Réparations et 2 portes neuves $800	1200 00	
Ecluses Nos 13, 14, 15, 16, 17, 18 et 19. Réparations aux portes.	175 00	
Ecluse No. 20. Nouvelle poutre et réparations $74. Ecluses Nos. 21, 22 et 23. Réparations $75	99 00	
Ecluse No. 24. Poutre nouvelle et réparations $74. Ecluse No. 25. Réparations $25	99 00	
20 M. pds. de chêne M. P., $320. 20 M. pds. pin $220. 20 brls. de de clous $200	740 00	
50 vis réparées avec matrices $400. 4 nouvelles soupapes @ $300. 25 chevilles de soupape @ $66	766 00	
Fontes pour réparations $100. Ouvrages de forgeron, fer à forger $300	400 00	
Réparations de menuiserie, non comprises dans les deux mois précédents, $500. Clôtures $200	700 00	
Pour enlever les barres du fond du canal, 30 hommes, 1 mois, soit 20 jours	600 00	
		$10,364 00

DE THOROLD À ALLANBURGH, 3½ MILLES, 2 ÉCLUSES, 3 DÉVERSOIRS, 3 PONTS-TOURNANTS.

Réparations au pont de Hurst, $200. Réparations au pont de Marlett, $150	350 00	
Pour fossés et remblais $200 ; réparations au busc de l'écluse, $200.	400 00	
Pour enlever les barres du fond du canal de Thorold à Allanburgh, 20 jours, 30 hommes	600 00	
Pour compléter les portes à Allanburgh, portes de rechange pour remplacer celles qui ont été employées à la brèche	700 00	
		2,050 00

DE ALLANBURGH À LA JONCTION, 7½ MILLES, 2 ÉCLUSES, 6 PONTS-TOURNANTS, PONTS À PALÉES, ET À DÉVERSOIR, CHEMINS DE HALAGE, ETC.

Pour foncer le chenal entre l'écluse de levée et celle de garde $200; réparations, portes de garde $100	300 00	
Pour fossés et remblais $465; réparations aux portes de l'écluse de Port Robinson $300	765 00	
Pour nettoyer l'écluse Welland $100; réparations au pont de la Jonction $100	200 00	
		1,265 00

DE LA JONCTION DE COLBORNE, 7¼ MILLES, 1 ÉCLUSE, 2 PONTS-TOURNANTS, TUNNELS, ESTACADES, PILIERS, ETC.

Main-d'œuvre: Pour fossoyer et placer des poteaux d'amarrage, travaux de menuiserie, etc., $350 ; ouvrages en fer, $150	500 00	
Pour reconstruire deux portes, $800 ; madriers et poutres pour réparations, $200	1000 00	
		1,500 00

DE LA JONCTION À MARSHVILLE ET À LA GRANDE CRIQUE, 16⅓ MILLES, 1 ÉCLUSE, 2 PONTS-TOURNANTS, 3 TUNNELS.

Pour enlever le bois flottant des tunnels, élever les remblais, etc. $150; réparations aux ponts $150	300 00	300 00

DE LA GRANDE CRIQUE À PORT MAITLAND ET DUNNVILLE, 6¼ MILLES, 2 ÉCLUSES, 3 PONTS-TOURNANTS, 2 DÉVERSOIRS, DIGUE ET 5 TUNNELS.

Madriers pour réparations et planches $150; fiches et ouvrages en fer $150	300 00	
Gravier pour les remblais $150; réparations aux ponts $100; fossés, etc., $150	400 00	
		700 00
Coût de l'inspection, préparation des cartes, etc		421 00
Total		$16,600 00

(Signé,) S. D. WOODRUFF,
Surintendant.

Bureau du Canal Welland,
Ste. Catherine, 1er décembre 1868.

BUREAU DU CANAL WELLAND,
Ste. Catherine, 20 Février 1869.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous envoyer ci-inclus un profil que j'ai préparé de ce canal, depuis l'écluse de Port Colborne à celle d'Allanburgh; vous pourrez par ce moyen vous former une idée de l'excavation qui devra être faite avant d'abaisser l'eau au niveau du lac Erié, car ce profil indique le fond du canal relativement au sommet du busc de l'écluse à Port Colborne.

Originairement on croyait que le fond du canal était au niveau du busc de la vieille écluse, lequel se trouvait à deux pieds au-dessus de l'écluse actuelle. Le fond de l'aqueduc a été mis au niveau du dit busc de la vieille écluse.

Sur le profil, le niveau de l'eau du lac est indiqué comme étant à 12 pieds au-dessus du busc de l'écluse actuelle.

L'année dernière, sauf quelques exceptions, (lorsque les vents de l'est la faisaient baisser), l'eau resta à cette hauteur jusqu'au mois d'octobre, où elle diminua. Les années 1867 et 1868 ayant été extrêmement sèches, l'eau fut extraordinairement basse.

Voici quelles ont été les exceptions: dans le mois d'avril, les 23 et 28, l'eau s'abaissa à 11 pieds 6 pouces et 11 pieds 8 pouces. En mai, les 7 et 13, elle était à 10 pieds 8 pouces et 10 pieds 9 pouces. En juin et juillet, son plus bas niveau fut de 12 pieds 4 pouces et 12 pieds 5 pouces.

En septembre, les 23, 24 et 25, il tomba à 11 pieds 6 pouces, 11 pieds 11 pouces et 11 pieds 6 pouces. Dans le mois d'octobre, pendant 4 jours seulement, il se maintint à environ 12 pieds: les 1er, 17, 20 et 23, il fut de 11 pieds 2 pouces, 11 pieds 4 pouces, 10 pieds 8 pouces, 11 pieds 3 pouces, et 11 pieds 4 pouces respectivement, et pendant le reste du mois de 11 pieds 5 pouces et au-dessus.

Dans le mois de novembre, les 2, 6, 7, 15 et 16, il fut à 11 pieds 3 pouces, 11 pieds, 14 pieds 1 pouce et 10 pieds 7 pouces; pendant le reste du mois, 11 pieds 5 pouces et plus; durant 6 jours seulement il fut à 12 pieds et plus.

En décembre, le 4, il n'était qu'à 10 pieds 2 pouces, et dans la partie du mois laissée à la navigation, à 11 pieds 6 pouces et plus.

Quand il devient probable que l'eau du lac doit baisser sous l'influence des vents d'Est, le niveau du canal peut être maintenu en fermant les portes de l'écluse de Port Colborne et en mettant en œuvre le canal d'alimentation.

La ligne bleue tracée sur le profil indique la hauteur établie du niveau du canal tel qu'alimenté actuellement par la Grande Rivière, et il est de 20 pieds au-dessus du busc de l'écluse de Port Colborne.

Durant les sècheresses des années dernières, l'approvisionnement a été fermé et le niveau abaissé, pendant la plus grande partie du temps, de 1 à 2 et 3 pieds. Depuis cette ligne les profondeurs de l'eau sont indiquées sur le profil en chiffres noirs au centre du

canal, celles désignées par des chiffres rouges sont à 15 pieds à l'Est du centre, et par des chiffres bleus à 15 pieds à l'Ouest du centre. Ces profondeurs montrent que le fond est aussi uni qu'on doit raisonnablement l'attendre de la manière de pratiquer l'excavation au moyen de dragues dans une aussi grande profondeur d'eau.

En déduisant chacune de ces lignes de 20 pieds, on obtient les hauteurs sur le busc de l'écluse à Port Colborne. De l'écluse à la station 43, plus d'un mille, le canal passe sur presque toute sa longueur dans une tranchée, le fond en est presque uniforme, et il y reste un peu de boue légère qui ne peut pas être enlevée par les seaux de la drague.

Entre les stations 43 et 26+50, un tiers de mille, il y a une profondeur suffisante.

De la station 26+50 à 0, un demi-mille, le canal passe à travers une forte tranchée dans le roc, et le niveau du fond correspond beaucoup avec celui qui est immédiatement au nord de l'écluse. De la station 0 à 48, vers Allanburgh, 1135 pieds, il y a une bonne profondeur d'eau, sauf à un seul endroit.

Entre les stations 48 et 45, le rocher est en saillie. Son enlèvement est inclus dans le contrat de M. Brown. Celui-ci est actuellement à poser des digues pour enlever cette obstruction cet hiver; mais jusqu'ici ses progrès n'ont pas été satisfaisants, car il n'a pas encore réussi à poser les digues.

Entre la dernière station et l'aqueduc, distance de $5\frac{2550}{5280}$ milles, il y a généralement une bonne profondeur d'eau, excepté sur quelques points. Les obstructions pourraient en être enlevées, au moyen du dragueur, dans à peu près quatre semaines.

Les matières qui se trouvent au bout du canal, près de la jonction, sont composées principalement d'une accumulation de vase dans le canal d'alimentation, emportée et déposée là par le courant. Le plancher de l'aqueduc, à son plus haut point, est à 2 pieds au-dessus du niveau du busc de l'écluse à Port Colborne.

De l'aqueduc à l'écluse de garde à Port Robinson, distance de $4\frac{380}{5280}$ milles, il y a généralement une bonne profondeur d'eau, excepté en quelques endroits. Pour en enlever les obstructions, un dragueur pourrait être employé pendant quatre semaines.

Le busc de l'écluse de garde à Port Robinson est, à peu près, à la même hauteur que le plancher de l'aqueduc. Entre les écluses de garde de Port Robinson et d'Allanburgh, distance de $2\frac{2840}{5280}$, il y a plusieurs endroits (et quelques-uns sur une distance considérable) qui sont au dessous du niveau du fond. Ceci a été causé par le tassement des levées de la grande tranchée, depuis que l'excavation a été faite. Il faudra probablement employer le dragueur pendant trois mois pour faire disparaître ces obstacles, attendu que quelques-unes se trouvent à deux pieds au-dessus du plancher de l'aqueduc. Il est impossible de calculer la quantité qu'il en faudra enlever, parce que le tassement des levées se continuera pendant l'enlèvement du fond.

Entre l'écluse de garde et celle d'Allanburgh, quelques matériaux sont tombés des bords dans le fond. Je propose qu'on les enlève avant l'ouverture de la navigation, pendant que l'eau est retirée du canal, pour faire quelques réparations nécessaires aux portes et au busc de l'écluse d'Allanburgh.

D'après ce qui précède, on verra que le nettoyage du fond occupera un dragueur environ 5 mois. Une grande partie des matières (excepté l'éboulis dans la grande tranchée) sont d'une nature tellement molle (étant pour la plupart composées de dépôts de terre des levées, etc.,) que quelques pouces de ces matières dans le fond ne peuvent pas être un sérieux obstacle au passage des vaisseaux quand l'eau baisse et est chassée dans le lac par les vents. Je crois cependant désirable qu'on enlève toutes ces obstructions.

Si, obéissant aux désirs de l'opinion publique qui se manifeste d'une manière si décisive dans ce sens, on décidait d'abaisser, durant cette saison, le niveau de l'eau du canal à celui du lac, je recommanderais respectueusement qu'on se procurât 2 ou 3 dragueurs ainsi qu'un remorqueur à vapeur et son complément de bacs, et de les tenir prêts à enlever tout éboulis qui pourrait survenir lorsque l'on ferait baisser l'eau. Actuellement, il se fait des éboulis dans la grande tranchée, et on peut s'attendre que les levées se tasseront davantage lorsque l'on abaissera l'eau.

L'emploi de dragueurs pour faire ces travaux empêcherait sans aucun doute la navigation d'y être gênée pendant un long espace de temps.

Avant l'abaissement de l'eau, les dragueurs peuvent être employés à l'enlèvement des autres obstructions dont nous avons parlé plus haut, de sorte que l'on ne perdrait rien en les tenant prêts pour ces travaux.

Le coût probable d'un dragueur fonctionnant pendant 12 heures entières chaque jour peut être porté à $100, et pour un remorqueur à vapeur, $50. Pour 3 dragueurs et un remorqueur à vapeur, $350 par jour, soit, pour six mois, $50,000.

Je crois que les travaux sous contrat, préparatoires à l'abaissement de l'eau, seront terminés vers le mois de juin.

S'il était décidé d'alimenter cette année le canal à même le lac, je recommanderais fortement qu'on ne le fasse pas avant le mois d'août, alors que l'eau de la Grande Rivière est basse, parce que dans les temps chauds et secs les levées sont plus fermes et moins sujettes à s'effondrer, comme cela arrive plus à bonne heure dans la saison. Avant cela, il y aurait tout le temps suffisant pour enlever les obstructions dont j'ai parlé plus haut, pourvu que l'ordre en soit donné, peu a près l'ouverture de la navigation. A l'égard des hauteurs du plancher de l'aqueduc et du busc de l'écluse de garde à Port Robinson, leur niveau est bien suffisant pour le passage des vaisseaux tirant 10 pieds, lorsqu'il y a plus de douze pieds d'eau sur le busc de l'écluse à Port Colborne. Elle est ordinairement tenue plus haut, excepté lorsque les vents de l'Est l'ont fait baisser pendant quelque temps. Le remède proposé pour permettre aux vaisseaux de passer durant ces époques, c'est de fermer les portes de l'écluse et de fournir les biez à même le canal d'alimentation.

Il est regrettable que ces travaux ne soient pas placés plus bas. Mais dans le temps ils furent placés suffisamment bas pour la capacité du canal tel qu'on l'avait alors déterminé, c'est-à-dire pour les vaisseaux ne tirant que 9 pieds au lieu de 10, comme maintenant. Ce dernier tirant n'a été décidé que plusieurs années après la construction des travaux. Il m'est inutile d'ajouter (cependant je le dis) que la construction de l'aqueduc et de l'écluse de garde a été antérieure à mon entrée en fonction comme surintendant. Mais je suis certain que mes prédécesseurs ont agi conformément aux ordres qu'ils recevaient, ainsi qu'il ressort des plans enregistrés dans ce bureau.

J'ai l'honneur d'être,
Votre obéissant serviteur,
(Signé,) S. D. WOODRUFF,
Surintendant

BUREAU DU CANAL WELLAND,
Ste. Catherine, 24 février 1869.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous envoyer, tel que requis par votre lettre No. 4002 du 15, les évaluations suivantes, savoir :

Evaluation des réparations à faire à ce canal pour un an, à partir du 1er juillet 1869	$ 34,000
Evaluation du coût des travaux que l'on se propose d'exécuter depuis la même date	220,000

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,
S. D. WOODRUFF,
Snrintendant.

F. Braun, Ecr.,
Secrétaire des Travaux Publics,
Ottawa,

CANAL WELLAND.

EVALUATION APPROXIMATIVE *du coût probable des ouvrages suivants que l'on se propose de construire sur le canal Welland à partir du 1er juillet* 1869, *et demandée par la lettre No.* 4002, *du* 15 *février* 1869.

Reconstruction de la charpente supérieure de la jetée Est à Port Dalhousie.

Evaluation du coût qui vous a été fournie dans ma lettre No. 7502, du 3 octobre 1868	$21,000 00

Agrandissement du havre à Port Dalhousie et creusage pour faire face aux exigences d'un mémoire en circulation qui doit être présenté au département. (*a*)	30,000 00
Pour étendre et creuser davantage le havre de Port Colborne, pour rencontrer les demandes d'un mémoire en circulation qui doit être présenté au département, l'extension devant être du côté Est vers le lac (*a*)	68,000 00
Gravier pour couvrir les levées afin de les protéger contre l'effet du clapotage quand l'eau baisse	9,000 00
Estacades flottantes dans les tranchées pour protéger les vaisseaux dans les basses eaux	9,000 00
Pour assujétir les ponts flottants près de Port Robinson dans les basses eaux.	2,000 00
Pour construire un second chemin de halage sur le côté Est du canal entre les ponts de Hurst et Marlett. Le chemin est recourbé, en sorte que quand il y a des vents les vaisseaux sont obligés d'y arrêter ; un second ponton leur permettrait de passer	$20,000 00
Enlèvement des déblais de la grande tranchée, etc., emploi de 3 dragueurs et d'un remorqueur pour enlever les éboulis qui peuvent avoir lieu après que l'eau aura été abaissée. (Voir ma lettre No. 2975, du 12 février 1869.)	$50,000 00
Autre somme pour terminer les travaux autorisés dans votre lettre du No. 2975, du 12 février 1868	5,000 00
Logement pour le gardien de l'écluse à Port Colborne	2,000 00
Contrôle et dépenses contingentes	4,000 00
Total	$220,000 00

(Signé,) S. D. WOODRUFF,
Surintendant.

Bureau du Canal Welland,
Ste. Catherine, 24 février 1869.

CANAL WELLAND.

EVALUATION APPROXIMATIVE *de ce qu'il en coûtera probablement pour faire les réparations suivantes, afin d'entretenir les travaux du Canal Welland, du* 1*er juillet* 1869 *au* 1*er juillet* 1870,—*telle que requise par votre lettre No.* 4002, *du* 15 *février* 1869.

De Dalhousie à Thorold, 9½ milles : 26 écluses, 26 déversoirs, 10 ponts-tournants, ponts cintrés, chemin de halage, canal hydraulique et aqueduc.

Réparations probables au chemin de halage, planchéiage, balustrade et pilotis neufs	$5,000 00	
10 portes d'écluse, y compris le fer ouvré, $3,000. 10 soupapes et fonte pour les portes, $700	3,700 00	
Ouvrages de forgeron, $1,000, fonte et cuivre, $500. 20 chevilles et fermes de soupape, $50	1,550 00	
50 matrices et réparations de vieilles vis, $350 ; fiches, clous et chaînes, $850, cordage, $200	1,400 00	
Bois de construction pour réparations, $1,000, bois de chêne, 50 M $800, 50 M de madriers de pin, $550	2,350 00	
Nouveaux ponts-tournants à l'écluse No. 4, $1,200, 20 nouvelles traverses, $600	1,800 00	
6 menuisiers faisant les réparations ordinaires du canal, 10 mois à $300	3,000 00	
6 mois de bac pour exhausser les levées à $250 = $1,500. Plongeur faisant des réparations, $100	1,600 00	
Enlèvement des dépôts du fond du canal, 40 hommes, 20 jours	80 000	
		21,200 00

(*a*) Ces travaux, se montant à $118,000, peuvent être rejetés ou considérés comme on le jugera convenable ; leur exécution est demandée par le public et sera très-utile.

De Thorold à Allanburgh, 3½ milles : 2 écluses, 2 déversoirs, 3 ponts-tournants.		
Ponts neufs chez Hurst et Marlett	3,000 00	
Pour fossés et exhausser les levées, $400, pour les couvrir de gravier, $300	700 00	
		3,700 00
D'Allanburgh à la Jonction, 7½ milles : 2 écluses, 6 ponts-tournants, ponts de déversoirs, chemin de halage, etc.		
Pour fossés et exhausser les levées, etc., $800 ; pour les couvrir de gravier, $400	1,200 00	
Pour réparer les ponts, $600, pour réparer les portes d'écluses, $800, bois, $200	1,600 00	
Pour nettoyer l'écluse Welland, $200, ouvrages de forge et fonte, $200	400 00	
		3,200 00
De la Jonction à Port Colborne, 7¼ milles : 1 écluse, 2 ponts-tournants, tunnels, poutres de traverse, jetées, etc.		
Pour enlever du canal le bois de construction coulé bas, $300, ferrures et fonte, $200	500 00	
Menuisiers pour réparer les estacades, $200	500 00	
Travail de menuisiers pour réparations et fossés	800 00	
		1,800 00
De la Jonction à Marshville et Grande Crique, 16⅓ milles : 1 écluse, 2 ponts-tournants, 3 tunnels.		
Pour enlever du canal d'alimentation le bois de construction coulé bas, $300, pour exhausser les levées, $200	500 00	
Pour réparer les ponts, $200, pour enlever le bois de rebut et nettoyer les tunnels, $400	600 00	
		1,100 00
De la Grande Crique à Port Maitland et Dunnville, 6⅓ milles : 2 écluses, 3 ponts-tournants, 2 déversoirs, digue et 5 tunnels.		
Pont-tournant à la Grande Crique, $1,500, ouvrages en fer, etc., $200	1,700 00	
Bois, $200, gravier, $100, planchéiage des ponts, etc., $300	600 00	
Pour fossés et exhausser les levées, $200, pour nettoyer et réparer les tunnels, $500	700 00	
		3,000 00
Total		$34,000 00

(Signé,) S. D. Woodruff,
Surintendant.

Bureau du Canal Welland,
Ste. Catherine, 24 février 1869.

Bureau du Canal Welland,
Ste. Catherine, 31 mars 1869.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous envoyer une lettre que j'ai reçue de M. John Brown, entrepreneur pour l'enlèvement du roc qui se trouve au-dessus du fond du canal près du Coude de Ramey, m'annonçant qu'il n'a pu compléter l'entreprise. Il me dit, de plus, qu'il est prêt à enlever, avec ses deux dragueurs, assez de digues pour que les vaisseaux puissent passer ; en sorte qu'il n'en résultera aucun délai dans l'ouverture de la navigation.

De l'insuccès de M. Brown à enlever ce roc il ne suit pas nécessairement qu'on ne puisse utiliser cette année le niveau du lac, car en raison des grandes chutes de neige et de pluie, le lac peut avoir la hauteur qu'elle a atteinte il y a quelques années, et alors les vaisseaux pourraient passer pardessus ce roc, parce qu'il ne se trouverait qu'à environ six

pouces plus haut que le plancher de l'aqueduc au centre du canal, qu'il plonge vers l'Est et s'élève à l'Ouest de la ligne centrale. On pourrait ainsi, dans l'intérêt des opérations futures, éprouver la possibilité de maintenir ce niveau.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé,) S. D. WOODRUFF,
Surintendant.

F. Braun, Ecr.
Secrétaire des Travaux Publics.
Ottawa.

THOROLD, 30 mars 1869.

S. D. WOODRUFF, Ecr.,
Surint. du Canal Welland,
Ste. Catherine.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport que les opérations entreprises durant l'hiver pour enlever le roc au Coude de Ramey sont maintenant suspendues, parce que les deux bords du canal s'écroulaient et glissaient dans l'excavation, empêchant ainsi tous travaux quelconques.

Les difficultés contre lesquelles j'ai eu à lutter sont au-delà de toutes celles inhérentes à la construction des digues. Les matériaux que j'avais pour faire les digues étaient tels que je désespérai presque de pouvoir réussir dans leur confection; et au lieu de prendre cinq ou six mille verges de terre, ainsi que je l'avais calculé lorsque je fis la soumission,—quantité qui aurait été suffisante avec de la terre ordinaire,—cette opération en a absorbé plus de 15,000 verges, outre trois grands caissons de bois et une quantité considérable de broussailles. Après avoir pendant trois mois entassé de la terre sur ces digues, je parvins enfin à les faire tenir et à les étancher; et j'étais précisément sur le point de percer le roc, lorsque les deux bords du canal vinrent détruire nos opérations, remplir l'excavation et nous arrêter court. Je fus donc obligé d'abandonner l'entreprise, ce que je regrette beaucoup, après avoir dépensé tant d'argent, de travail et de temps dans la confection des digues.

Je suis persuadé que si les bords du canal ne s'étaient pas écroulés, j'aurais réussi à enlever le roc. La principale cause de la difficulté est la grande quantité d'eau qui se fraie un chemin à travers les crevasses du roc, ce qui a fait tomber les bords de l'excavation.

Ce que je recommanderais maintenant, ce serait d'enlever suffisamment des digues pour rendre le canal navigable, et, l'automne prochain, de draguer la base du talus et de la remplir de pierre ou de construire des caissons de chaque côté de l'excavation. Je suis prêt, avec deux dragueurs et des bacs suffisants, à enlever les digues aussitôt que la navigation permettra de commencer les travaux; mais, sous la circonstance, je ne pense pas que je puisse être tenu responsable de l'insuccès éprouvé dans l'enlèvement du roc, et être tenu de continuer les opérations suivant mon premier contrat; mais j'espère que le département prendra l'affaire en considération et fera ce que de droit.

Je demeure, mon cher Monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé,) JOHN BROWN.

BUREAU DU CANAL WELLAND,
Ste. Catherine, 7 avril 1869.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que j'ai retiré l'eau du canal au-dessous d'Allanburgh, que je fais actuellement les réparations et que celles-ci seront assez avancées pour ouvrir le canal au passage des vaisseaux le ou avant mercredi le 21 courant.

A Port Colborne, le lac est couvert de glace aussi loin que la vue peut porter ; dan-le biez supérieur du canal, la glace est également très-ferme. Il est bien probable cepens dant qu'elle sera fondue à l'époque annoncée pour l'ouverture, en sorte qu'il n'y aura aucun obstacle au passage des vaisseaux.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé,) S. D. WOODRUFF,
Surintendant.

F. Braun, Ecr.,
Secrétaire des Travaux Publics,
Ottawa.

RAPPORTS

FAITS PAR LES

COMPAGNIES D'ASSURANCE,

CONFORMEMENT A L'ACTE 31 VIC., CHAP. 48, SEC. 14.

LISTE des Compagnies d'Assurance autorisées à faire des affaires en Canada, en

NOM DE LA COMPAGNIE.	Agent Général, Gérant ou Secrétaire.
1. Compagnie d'ass. de l'Amérique Britannique de Toronto...	T. W. Birchall, directeur-gérant, Toronto.....
2. Compagnie d'assurance du Canada sur la vie d'Hamilton..	A. G. Ramsay, gérant, Hamilton.....
3. Association d'assurance mutuelle des Cultivateurs du Canada, London, Ontario.....	D. C. Macdonald, secrétaire, London.....
4. Compagnie d'assurance de New Haven dite Home, Conn...	J. T. et W. Pennock, agents généraux, Ottawa.
5. Compagnie d'ass. dite North British and Mercantile.....	Macdougall et Davidson, agts. gén'x, Montréal.
6. Compagnie d'assurance de l'Ouest, de Toronto	Bernard Haldan, secrétaire, Toronto.....
7. Compagnie d'ass. de Liverpool, Londres et Globe.....	G. F. C. Smith, secrétaire-rés., Montréal.....
8. Compagnie d'assurance Royale.....	H. L. Routh, agent général, Montréal.....
9. Compagnie d'assurance de l'Ætna	Robt. Wood, agent général, Montréal..... .....
10. Société d'ass. mutuelle sur la vie, dite Reliance, Londres, Angleterre	Jas. Grant, gérant, Montréal.....
11. Compagnie d'assurance Impériale, Londres, Angleterre...	Rintoul Frères, agents généraux, Montréal.....
12. Compagnie d'assurance de Hartford, Conn.....	Robert Wood, agent général, Montréal.....
13. Compagnie d'assurance du Nord, de Londres et Aberdeen	Taylor Frères, agents généraux, Montréal.....
14. Compagnie d'assurance mutuelle sur la vie dite Phœnix, de Hartford, Connecticut.....	A. R. Bethune, agent général, Montréal.....
15. Compagnie d'assurance mutuelle sur la vie, dite Connecticut, de Hartford.....	Robt. Wood, agent général, Montréal.....
16. Compagnie d'assurance de Lancashire.....	Wm. Hobbs, agent général, Montréal.....
17. Comp. d'ass. contre le feu dite Phœnix, de Londres, Angl.	Gillespie, Moffatt et Cie., agts. gén'x., Montréal
18. Compagnie d'ass. de l'Union Commerciale de Londres.....	Morland, Watson et Cie., agts. gén'x, Montréal
19. Compagnie d'ass. dite Travellers, de Hartford, Conn.....	T. E. Foster, agent général, Montréal.... .....
20. Compagnie d'ass. sur la vie d'Ætna, de Hartford, Conn ...	S. Pedlar et Cie., agents généraux, Montréal..
21. Compagnie d'assurance Provinciale du Canada.....	Jas. Sydney Crocker, gérant, Toronto..... .....
22. Association d'assurance sur la vie d'Ecosse.	Peter Wardlaw, agent en chef, Montréal.....
23. Compagnie d'assurance sur la vie dite Standard.....	W. M. Ramsay, gérant, Montréal.....
24. Compagnie d'ass. sur la vie et contre le feu dite Queen.....	A. McK. Forbes, agent général, Montréal.....
25. Compagnie d'assurance sur la vie d'Edinbourg.	David Higgins, secrétaire, Toronto.....
26. Corporation d'assurance de Londres.....	Romeo H. Stephens, agent général, Montréal.
27. Compagnie d'assurance Provinciale Ecossaise.....	A. Davidson Parker, agent général, Montréal...
28. Compagnie d'ass. sur la vie de Londres et Lancashire.....	Thos. Simpson, agent général, Montréal.....
29. Compagnie d'assurance sur la vie, de New-York.....	Walter Burke, agent général, Montréal.....
30. Comp. d'ass. mutuelle sur la vie dite Atlantic, Albany, N.-Y	H. C. Allen, agent général, Brantford.....
31. Société d'assurance sur la vie dite Equitable, des Etats-Unis, N.-Y	Jas. Sinclair, agent général, Toronto.....
32. Association médicale et générale sur la vie dite Briton, Londres, Angleterre.....	Pas encore nommé.....
33. Compagnie d'assurance mutuelle sur la vie du Maine.....	B. R. Corwin, agent général, St. Jean, N. B....
34. Bureau d'assurance contre le feu et sur la vie dite Guardian, Londres.....	R. Simms et Cie. et Geo. Denholm, agents généraux, Montréal.....
35. Société d'assurance sur la vie dite Star, Angleterre.....	Joseph Gregory, agent général, Toronto.....
36. Compagnie nationale d'assurance sur la vie des Etats-Unis d'Amérique	Wm. Douglas, jr., agent général, Montréal.....
37. Compagnie d'assurance contre le feu, de Québec.....	A. D. Riverin, secrétaire, Québec.....

vertu de l'Acte concernant les Compagnies d'Assurance, (31 Victoria, chap. 48.)

Montant des Dépôts. (14 mai 1869.)	A qui servent de garantie les dépôts.	Désignation de l'assurance autorisée.
$50,000, argent		Maritime et cont. le feu
$50,000, argent		Sur la vie.
$25,000, argent		Contre le feu.
$72,500, bons des E.-U	Porteurs de police en Canada.	Maritime et cont. le feu
$150,253 ; savoir : $50,000 argent, et $100,253 5 p. c. consolidés canadiens	do ...	Cont. le feu et sur la vie
$50,000, argent		Maritime et cont. le feu
$150,693 ; savoir : $50,000, argent, $62,293, 5 p. c. canadiens et $38,400 6 p. c. canadiens	Porteurs de police en Canada.	Cont. le feu et sur la vie
$150,515, savoir : $9 6,982 argent, et $53,533 5 p. c. canadiens	do ...	do
$53,044, sav. : $4,534 argent, et $48,510 act. de banq.	do ...	Maritime et cont. le feu
$51,500, argent	do ...	Sur la vie.
$107,050, savoir : $54,993 3 pour cent anglais, $1,400 6 pour cent canadiens, $48,667 5 pour cent canadiens, et $1,990 argent	do ...	Contre le feu.
$130,000 bons 5-20 des E.-U	do ...	Contre le feu.
$100,000, savoir : $85,833 argent, $12,167 5p. c. canadiens, et $2,000 6 p. c. canadiens	do ...	Contre le feu.
$130,000 bons 5-20 des E.-U	Porteurs de police en général.	Sur la vie.
$140,000 bons 5-20 des E.-U	do ...	Sur la vie.
$100,172, savoir : $51,505 argent, et $48,667 5 p. c. canadiens	Porteurs de police en Canada.	Contre le feu.
$100,297, savoir : $50,171 argent, et $50,126 5 p. c. canadiens	do ...	Contre le feu.
$150,956, savoir : $100,343 argent, et $50,613 5 p. c. canadiens	do ...	Cont. le feu et sur la vie
$140,000 bons 5-20 des E.-U	Porteurs de police en général.	Sur la vie et accident.
$140,000 bons 5-20 des E.-U	do ...	Sur la vie.
$16,666, argent		Maritime et cont. le feu
$150,000, argent	Porteurs de police en Canada.	Sur la vie.
$150,000, argent	do ...	Sur la vie.
$151,100, savoir : 100,000 argent, et $51,100 5 p. c. canadiens	do ...	Cont. le feu et sur la vie
$150,515, argent	do ...	Sur la vie.
Dépôts provisoire de consolidés		Contre le feu.
$152,295, savoir : $101,849 argent, et $50,446 6 p. c. canadiens	Porteurs de police en Canada.	Cont. le feu et sur la vie
$61,487, argent	do ...	Sur la vie.
$85,000 bons 5-20 des E.-U	Porteurs de police en général.	Sur la vie.
$60,000 bons 10-40 des E.-U	do ...	Sur la vie.
$77,862, savoir : 75,000 bons 5-20 des E.-U, et $2,862 argent	do ...	Sur la vie.
$100,343, argent	Porteurs de police en Canada.	Sur la vie.
$100,000 6's. des E.-U. de 1881	Porteurs de police en général.	Sur la vie.
$100,343, argent	Porteurs de police en Canada.	Contre le feu.
$100,343, argent	do ..	Sur la vie.
$50,665, argent	do ...	Sur la vie.
$33,666, argent		Contre le feu.

RAPPORTS faits par des Compagnies d'Assurance, conformément à

I.—COMPAGNIES D'ASSURANCE CONTRE LE FEU (ACTIONS).—CELLES MARQUEES

No.			
	Nombre de License	1*	4*
	Nom de la Compagnie	Compagnie d'assurance de l'Amérique Britannique de Toronto.	Cie d'assurance de Haven dite Home, Conn.
	Agents Generaux en Canada	T. W. Birchall, directeur-gérant, Toronto.	J. T. et W. Pennock, agents généraux, Ottawa.
	Rapports exigés de toutes les Compagnies.	$ cts.	$ cts.
1	1. Total des primes reçues en Canada durant l'année	$ 121,162 00	68,144 76
2	2. Nombre de nouvelles polices, y compris les renouvellements, émis durant l'année en Canada	3,033	.....
3	3. Montant de ces polices	$ 5,808,849 00	.....
4	4. Montant du risque sur toutes les polices en force en Canada	10,287,751 00	3,676,539 00
5	5. Nombre des polices sur lesquelles il y a eu perte durant l'année en Canada	152	.....
6	6. Montant des pertes payées en Canada durant l'année	55,493 67	75,279 86
7	Montant indéterminé des pertes	643 30	11,097 00
8	Montant des réclamations refusées en Canada	(e) 3,200 00	(a) 6,000 00
9	7. Montant des primes échues durant l'année en Canada, lequel, lorsque la compagnie n'a pas fait le calcul exact, se compose des primes non échues de l'année précédente et de 40 pour c. sur la recette des primes de l'année courante	$ (h) 120,937 96	(c) 59,386 51
10	8. Montant des primes non échues, savoir : 40 pour cent des recettes de l'année, lorsque la compagnie n'en a pas fait le calcul exact.	(h) 42,406 70	(c) 44,118 47
	Rapports additionnels par diverses Compagnies. (*Formule B.*)		
11	Actif de la compagnie	$ 278,302 68	1,622,974 39
12	Passif de la compagnie, à part celui (voir No. 8 ci-dessus) des risques de l'année courante.	$ 29,333 90	68,632 32
13	Montant total des polices en force	$ 10,287,751 00	96,187,137 00
14	Montant du capital social	$ 400,000 00	3,000,000 00
15	Montant versé sur le capital	$ 200,000 00	1,000,000 00
	Dépôts en effets publics du Canada :		
16	1. Effets de la Puissance	$ 50,000 00	.....
17	2. 5 pour cent canadiens	.....	.....
18	3. 6 pour cent canadiens	.....	.....
19	4. Actions de banques canadiennes	.....	.....
	Autres placements canadiens—		
20	5. Effets du gouvernement possédés, non déposés	.....	.....
21	6. Bons municipaux	$ 52,115 50	.....
22	7. Hypothèques sur immeubles	$ 129,084 82	.....
23	8. Immeubles possédés en Canada	$ 13,299 77	.....
24	En banque et en caisse en Canada	$ 35,972 75	.....
25	Dépôt, s'il est en effets publics des Etats-Unis	.....	72,500 00
26	Total des primes reçues par la compagnie durant l'année et dans n'importe quel pays	$ 121,162 00	.....
27	Nombre des polices, nouvelles ou renouvellées, émises par la compagnie durant l'année et dans n'importe quel pays	$ 3,033	.....
28	Montant de ces polices	$ 5,808,849 00	.....
	Montant des pertes de l'année :		
29	(a) Pertes payés (dans n'importe quel pays)	$ 55,493 67	.....
30	(b) Pertes dues et non payées.	$ Point.	.....
31	(c) Pertes réglées et non dues	$ 9,987 03	27,872 32
32	(d) Pertes non réglées et attendant de nouvelles preuves	$ 643 30	40,760 00
33	(e) Réclamations refusées	$ (i) 3,200 00	.....

Note—Pour les notes, voir pages 6 et 7.

l'acte 31 Vict., chap. 48, et soumis en vertu de la 14e Section du dit Acte.

* SONT AUSSI AUTORISEES A ASSURER LA VIE ET LES NAVIRES EN CANADA.

5*	6*	7*	8*	9*	11	No.
Compagnie d'assurance Mercantile de l'Amérique du Nord Britannique.	Compagnie d'assurance de l'ouest de Toronto.	Compagnie d'assurance de Liverpool et Londres dite Globe.	Compagnie d'assurance Royale.	Compagnie d'asrance d'Ætna de Hartford, Conn.	Compagnie Impériale d'assurance, Londres.	
MM. McDougall et Davidson, agents-généraux, Montréal.	Bernard Haldan, secrétaire, Toronto.	G. F. C. Smith, secrétaire résid., Montréal.	H. L. Routh, agent en chef, Montréal.	Robert Wood, agent général, Montréal.	MM. Rintoul, frères, agents gén., Montréal.	
$ cts.	$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	
129,715 82	146,061 56	Cette compagnie ne divise pas ses affaires relatives à l'assurance sur la vie et contre le feu, allégguantque l'acte ne l'exige point.	237,810 32	87,000 00	57,600 94	1
4,756	3,361		11,535	.....	2,353	2
11,049,077 00	4,928,084 00		29,487,665 00	.....	7,150,368 00	3
.....	9,703,776 00		26,284,880 00	.....	5,879,384 00	4
154	111		204	.....	37	5
82,212 38	77,297 74		94,229 25	78,858 00	19,384 34	6
Point.	1,160 00		(f) 6,355 70	.....	483 57	7
Point.	800 00		(g) 5,150 00	.....	(i) 3,400 00	8
112,214 11	(l) 146,340 02		(n) 215,521 04	.....	55,847 05	9
51,936 25	49,721 54		102,289 28	.....	21,753 89	10
Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes	214,729 98	Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	5,150,931 71	Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	11
	6,676 02			.....		12
	9,703,776 00			289,553 98		13
	400,000 00			3,000,000 00		14
	81,124 60			3,000,000 00		15
	50,000 00			1,534 00		16
	.....			.....		17
	.....			.....		18
	.....			.....		19
	.....			48,510 00		20
	16,000 00			.....		21
	.....			.....		22
	29,106 17			.....		23
	16,000 00			.....		24
	23,835 02			.....		25
	146,061 56			2,852,574 40		26
	3,361			.....		27
	4,928,084 00			.....		28
	77,297 74			.....		29
	.....			.....		30
	.....			39,110 21		31
	1,160 00			250,143 77		32
	800 00			.....		33

RAPPORTS faits par des Compagnies d'Assurance, conformément à l'acte 31

I.—COMPAGNIES D'ASSURANCE CONTRE LE FEU (ACTIONS) CELLES MARQUEES * SONT

No.	12	13	16	17	18*	21*
	Compagnie d'assurance de Hartford, Conn.	Compagnie d'assurance du Nord de Londres et Aberdeen.	Compagnie d'assurance de Lancashire.	Compagnie d'assurance contre le feu dite Phœnix, de Londres, Angl.	Compagnie d'assurance de l'Union Commerciale de Londres.	Compagnie d'assurance Provinciale du Canada.
	Robert Wood, agent général, Montréal.	MM. Taylor frères, agents généraux, Montréal.	Wm. Hobbs, écr., agent général, Montréal.†	MM. Gillespie, Moffatt et Cie., agents généraux, Montréal.	MM. Morland, Watson et Cie., agents gén., Montréal.	Jas. S. Crocker, gérant, Toronto.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	53,687 43	11,838 78	49,835 52	84,562 15	71,067 57	98,966 66
2	.....	647	1,545	1,069	2,531	2,940
3	.....	2,899,931 00	3,646,734 66	4,159,188 00	5,502,574 00	2,732,175 00
4	.....	1,815,365 00	5,804,498 66	9,202,098 00	6,573,450 00	5,806,583 00
5	.....	6	55	41	60	108
6	41,277 84	269 73	39,350 70	37,988 49	42,581 71	37,209 85
7	700 00	Point.	1,150 20	1,500 00	6,850 00	10,836 75
8	Point.	Point.	(e) 1,900 00	Point.	5,650 00	(e) 4,384 16
9	.....	8,657 23	(a) 46,216 99	69,149 50	(d) 70,000 00	90,290 91
10	21,474 97	3,181 55	18,618 62	33,824 86	28,427 03	24,741 66
11	¶ 2,247,209 72	¶ 4,568,385 00	Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	Cette compagnie n'est par tenue de rendre ces comptes.	Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	82,039 66
12	129,912 89	.....				51,251 12
13	.....	.....				5,806,583 00
14	1,000,000 00	(k) 10,000,000 00				470,760 00
15	1,000,000 00	.....				89,738 00
16	.....	.....				16,666 66
17	.....	.....				.....
18	.....	.....				.....
19	.....	.....				.....
20	.....	.....				.....
21	25,850 00	.....				4,000 00
22	.....	.....				.....
23	.....	.....				22,308 00
24	.....	.....				47,543 31
25	130,000 00	.....				.....
26	1,524,135 92	1,300,000 00				98,966 66
27	.....	.....				2,940
28	.....	.....				2,732,175 00
29	847,580 25	.....				37,209 00
30	.....	.....				.....
31	.....	.....				5,770 00
32	94,384 39	.....				5,066 75
33	35,496 50	.....				4,384 16

Vict., chap. 48, et soumis en vertu de la 14ème Section du dit Acte.—*Suite.*

AUSSI AUTORISEES A ASSURER LA VIE ET LES NAVIRES EN CANADA.—*Suite.*

24*	26	27*	34	37	No.
Compagnie d'assurance sur la vie et contre les incendies dite Queen.	Compagnie d'assurance de Londres.	Compagnie d'assurance Provinciale d'Ecosse.	Bureau d'assurance contre les incendies et sur la vie.	Compagnie d'assurance contre le feu de Québec.	
A. McK. Forbes, agent général, Montréal.	Romeo A. Stephens, agent général, Montréal.	A. D. Parker, Agent Général, Montréal.	R. Simms et G. Denholm, agts. gén., conjoints Montréal.	A. D. Riverin, secrétaire, Québec.	
	$ cts.	$ cts.			
Cette compagnie ne fait aucune distinction de ses affaire relative au feu ou la vie.	52,234 74	(p) 10,000 00	Les affaires de cette compagnie en Canada ont seulement commencé qu'en l'année courante, 1869.	Cette compagnie a été autorisée à la fin de l'année 1868.	1
	1,154	232			2
	4,236,228 00	852,530 00			3
	(d) 6,500,000 00	1,190,625 00			4
	39	3			5
	16,464 06	1,203 62			6
	Aucun.	2,901 59			7
	Aucun.	Aucun.			8
	(m) 51,340 65	7,600 00			9
	20,894 09	4,000 00			10
Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.			11
					12
					13
					14
					15
					16
					17
					18
					19
					20
					21
					22
					23
					24
					25
					26
					27
					28
					29
					30
					31
					32
					33

RAPPORTS faits par des Compagnies d'Assurance, conforménent à

I.—COMPAGNIES D'ASSURANCE CONTRE LE FEU (ACTIONS)—CELLES MARQUEES * SONT

No.			
	NOMBRE DE LICENSES	1*	4*
	NOM DE LA COMPAGNIE	Compagnie d'assurance de l'Amérique Britannique de Toronto.	Compagnie d'assurance de Haven dite Home, Conn.
	AGENTS GENERAUX EN CANADA	T. W. Birchall, directeur-gérant, Toronto.	J. T. et W. Pennock, agents généraux, Ottawa.
	Rapports additionnels par diverses Compagnies (*Formule B.*) Suite.	$ cts.	$ cts.
34	Toutes autres réclamations contre la compagnie.....$	15,503 57	.....
35	Montant des primes échues durant l'année (voir plus haut).....$	(*h*) 120,937 96	.....
36	Montant des primes non échues durant l'année (voir plus haut pour les explications).....	(*h*) 42,406 70	.....
	Rapports additionnels par diverses Compagnies dont leurs Dépôts sont de moins de $100,000 (*Formule C.*)		
37	Montant des primes reçues durant l'année en Canada.....$	Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	68,144 76
38	MOINS—25 pour cent.....$		17,036 19
39	MOINS—le chiffre des pertes payées.....		75,279 86
40	Balance, à déposer conformément à la 6ème section du dit acte.....$		.....
41	Intérêt, à déposer do do .....$		2,100 00
42	Réellement déposé sur les deux précédents items.....$		2,500 00
43	Date du rapport.....	31 Déc. 1868.	31 Déc. 1868.
44	Signatures authentiquées.....	G. P. Ridout, gouverneur. T. W. Birchall, secrétaire.	D. R. Satterlee, président. W. T. Goodsell, secrétaire.

† Balance déposée depuis la date de l'état ci-dessus. ‡ Dans le rapport de M. Hobbs sont compris ceux sommes sont mentionnées tel que figurant dans les livres le 1er mai 1869. ¶ Cette compagnie n'est pas tenue (*a*) Infraction aux conditions de la police. (*b*) Aussi $1,434,541 d'assurance maritime. (*c*) Sommes preuves. (*h*) Primes non échues prises à 35 pour cent. (*i*) Refusée à raison de non existence lors de l'année précédente. (*m*) $20,000 ajoutées pour les primes non échues de l'année précedente. (*n*) $80,000 de l'année précédente. (*p*) Affaires bornées aux assurances de première classe dans la cité de Montréal

l'acte 31 Vict., chap. 48, et soumis en vertu de la 14e Section du dit Acte.—*Suite.*

AUSSI AUTORISEES A ASSURER LA VIE ET LES NAVIRES EN CANADA.—*Suite.*

5*	6*	7*	8*	9*	11	No.
Compagnie d'assurance Mercantile de l'Amérique du Nord Britannique.	Compagnie d'assurance de l'ouest de Toronto.	Compagnie d'assurance de Liverpool, Londres et Globe.	Compagnie d'assurance Royale.	Compagnie d'assurance d'Ætna de Hartford, Conn.	Compagnie d'assurance Impériale.	
M. McDougall et Davidson, agents-généraux, Montréal.	Bernard Haldan, secrétaire, Toronto.	G. F. C. Smith, secrétaire résid., Montréal.	H. L. Routh, agent en chef, Montréal.	Robert Wood, agent général, Montréal.	MM. Rintoul frères, agents, Montréal.	
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		
Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	4,228 52 (n) 146,340 02 49,721 54	Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	300 00	Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	34 35 36
Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	87,000 00 21,750 00 75,858 00 .... disons 2,000 00 †44 00	Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	37 38 39 40 41 42
Déc. 31, 1868.	Déc. 31, 1868.	.....	Déc. 31, 1868.	Déc. 31, 1868.	Déc. 31, 1868.	43
Macdougall et Davidson, Montréal.	B. Haldan, secrétaire. H. Montgomery, comptable.	....	H. L. Routh, agent en chef	R. Wood, Montréal.	Rintoul frères, Agents Gén.	44

de MM. S. C. D. Clark et Cie., gérants de la succursale de cette compagnie à Ontario, Toronto. ‡ Ces de rendre ces comptes ; c'est un acte volontaire de sa part.
calculées en détail. (*d*) Estimation. (*e*) cause—fraude. (*f*) Payé depuis. (*g*) Refusée faute de bonnes l'incendie des effets assurés. (*k*) Responsabilité illimitée. (*l*) $50,000 ajoutées pour les primes non échues de ajoutées pour les primes non échues de l'année précédente. (*o*) $15,000 ajoutées pour les primes non échues seulement.

RAPPORTS faits par des Compagnies d'Assurance, conformément à l'acte

I.—COMPAGNIES D'ASSURANCE CONTRE LE FEU (ACTIONS).—CELLES MARQUEES

No.	12	13	16	17	18*	21
	Compagnie d'assurance de Hartford, Conn.	Compagnie d'assurance du Nord, de Londres et Aberdeen.	Compagnie d'assurance de Lancashire.	Compagnie d'assurance contre le feu dite Phœnix, de Londres, Angleterre.	Compagnie d'assurance de l'Union Commerciale de Londres.	Compagnie d'assurance Provinciale du Canada.
	Robert Wood, Agent général, Montréal.	MM. Taylor frères, agents gén. Montréal.	Wm. Hobbs, Ecr., agent général, Montréal.	M. Gillespie, Moffatt et Cie., agents généraux, Montréal.	MM. Morland, Watson et Cie., agents gén., Montréal.	Jas. S. Crocker, gérant, Toronto.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
34	32 00	Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	15,849 51
35	.....					90,290 91
36	.....					24,741 66
37	Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.
38						
39						
40						
41						
42						
43	Déc. 31, 1868.	Déc. 31, 1868.	Déc. 31, 1868.	Déc. 31, 1868.	Déc. 31, 1868.	Juin 30, 1868.
44	Robert Wood, Montréal.	J. W. Taylor, de Taylor frères.	W. Hobbs, agent en chef, Montréal. MM. S. C. D. Clarke, agent en chef, Toronto.	Geo. Moffatt, de Gillespie, Moffatt et Cie.	Morland, Watson et Cie., agents gén.	J. S. Crocker, gérant.

31 Vict., chap. 48, soumis en vertu de la 14ème Section du dit Acte.—*Fin.*

* SONT AUSSI AUTORISEES A ASSURER LA VIE ET LES NAVIRES EN CANADA.—*Fin.*

24*	26	27*	34	37	No.
Compagnie d'assurance sur la vie et contre les incendies dite Queen.	Compagnie d'assurance de Londres.	Compagnie d'assurance Provinciale d'Ecosse.	Bureau d'assurance contre les incendies et sur la vie.	Compagnie d'assurance contre le feu de Québec.	
A. McK. Forbes, agent général, Montréal.	Romeo H. Stephens, agent général, Montréal.	A. D. Parker, agent général, Montréal.	R. Simms et Cie., et Geo. Denholm, agts. gén., conjoints, Montréal.	A. D. Riverin, secrétaire, Québec.	
Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	Cette compagnie n'a commencés à faire des affaires en Canada que cette année.	Cette compagnie n'a été licenciée qu'au commencement de 1869, et n'a fait aucun rapport.	34 35 36
Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.			37 38 39 40 41 42
.....	31 Déc., 1868.	.....			43
.....	R. H. Stephens, agent général.	.....			44

RAPPORTS faits par des compagnies d'assurance, conformément à l'acte 31 Vic., chap. 48, soumis en vertu de la 14ème section du dit Acte.

II.—COMPAGNIES D'ASSURANCE (MUTUELLES) CONTRE LE FEU, LICENCIEES POUR LE CANADA.

No. de Licence	3
Nom de la Compagnie	Association d'assurance mutuelle des cultivateurs du Canada.
Gerant ou Secretaire	D. C. Macdonald, Secrétaire. Londres, Ontario.
Actif.	$ cts.
Deposé entre les mains du Receveur-Général	(a) 12,000 00
En banque ou entre les mains d'officiers ou d'agents	48,652 92
Billets de prime sujets à répartition (moins les répartitions déjà faites)	138,831 17
Billets dont les parts afférentes n'ont pas été payées	19,456 03
Capital garanti et billets à recevoir	.....
Billets à courte échéance acceptés pour primes au comptant	18,753 70
Toute autre propriété de la compagnie	4,500 00
Total de l'actif, 1868	242,193 82
Do 1867	220,121 25
Do 1866	211,714 11
Passif.	
Réclamations rapportées, non réglées	Point.
Réclamations réglées, non payables	Point.
Réclamations payables, non payées	Point.
Montant exigé pour le renouvellement de toutes les assurances courantes*	60,000 00
Emprunts	.....
Toutes autres réclamations contre la compagnie	1,200 00
Passif reconnu	61,200 00
Réclamations rejetées	2,000 00
Total du passif, 1868	59,200 00
Do 1867	62,350 00
Do 1866	.....
Revenu.	
Billets payés (parts afférentes)	20,725 67
Paiements en espèces (pour primes)	47,188 49
Autres recettes	1,189 11
Total du revenu, 1868	69,103 27
Do 1867	54,665 49
Do 1866	48,808 11
Depenses.	
Réclamations satisfaites pour pertes encourues dans les années précédentes	.....
Réclamations satisfaites pour pertes durant l'année	32,393 03
Loyer et taxes	44 16
Traitements	8,312 07
Commissions	7,707 89
Autres paiements	3,471 74
Total des dépenses, 1868	51,928 89
Do 1867	48,640 60
Do 1866	.....

* Taux approximatif du renouvellement d'assurance, basé sur la moyenne des pertes, 75 cts.
(a) Montant déposé depuis, $13,000.

Rapports faits par des Compagnies d'Assurance, etc.—*Fin.*

II.—COMPAGNIES D'ASSURANCE CONTRE LE FEU, (MUTUELLES), etc.—*Fin.*

Divers.	Nombre.	Montant.
Montant des assurances courantes, *i. e.* polices en force, 1868	30,892	$23,428,945 00
Do do 1867	28,764	20,878,294 00
Do do 1866	28,480	19,929,714 00
Montant des assurances courantes 1868	9,345	6,289,680 00
Do 1867	10,380	6,767,760 00
Do 1866	8,769	5,629,698 00
Montant des assurances (nouvelles ou renouvelées) 1868	11,526	8,390,928 00
Do 1867	10,702	7,791,056 00
Do 1866	9,373	6,853,544 00
Billets de prime reçus en 1868		36,018 36
Do 1867		72,427 18
Do 1866		81,078 06
Montant des pertes encourues et réglées durant l'année		32,393 03
Do non encore réglées		
Do en litige		2,000 00
Date de l'établissement de la compagnie		1859.
Principal bureau		London, Ont.
Nombre d'agences		44
Date du rapport		31 Déc. 1869.
Signature authentiquée		D. C. Macdonald, secrétaire.

APERCU DES ASSURANCES CONTRE LE FEU EFFECTUÉES EN CANADA, 1868.

COMPANIES A FONDS SOCIAL.

Licence.	1 Primes de l'année.	2 No. de Polices (nouvelles.)	3 Montant des Polices (nouvelles.)	4 Montant de l'assurance 31 Déc., 1868.	5 No. des pertes de l'année.	6 Chiffre des pertes payé.	— Pertes attendant règlement.	— Pertes dont le paiement est refusé.	Compagnies.
	$ cts.		$ cts.	$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1	121,162 00	3,033	5,808,849 00	10,287,751 00	152	55,493 67	643 30	3,200 00	British America.
4	68,144 76	.....	.....	3,676,539 00	.....	75,279 86	11,097 00	6,000 00	Home.
5	129,715 82	4,756	11,049,077 00	.....	154	82,212 38	None.	None.	North British and Mercantile.
6	146,061 56	3,361	4,928,084 00	9,703,776 00	111	77,297 74	1,160 00	800 00	Western.
7	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Liverpool et Londres et Globe.
8	237,810 32	11,535	29,487,665 00	26,284,880 00	204	94,229 25	6,355 70	5,150 00	Royale.
9	87,000 00	.....	.....	.....	.....	78,858 00	.....	.....	Ætna.
10	57,600 94	2,353	7,150,368 00	5,879,384 00	37	19,384 34	483 57	3,400 00	Impériale.
12	53,687 43	.....	.....	.....	.....	41,277 84	700 00	None.	Hartford.
13	11,838 78	647	2,899,931 00	1,815,365 00	6	269 73	.....	.....	Northern.
16	49,835 52	1,545	3,646,734 66	5,804,498 66	55	39,350 70	1,150 20	1,900 00	Lancashire.
17	84,562 15	1,069	4,159,188 00	9,202,098 00	41	37,988 49	1,500 00	.....	Phœnix.
18	71,067 57	2,531	5,502,574 00	6,573,450 00	60	42,581 71	6,850 00	5,650 00	Commercial Union.
21	98,966 66	2,940	2,732,175 00	5,806,583 00	108	37,209 85	10,836 75	4,384 16	Provincial.
24	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Queen.
26	52,234 74	1,154	4,236,228 00	6,500,000 00	39	16,464 06	None.	None.	London Assurance.
27	10,000 00	232	852,530 00	1,190,625 00	3	1,203 62	2,901 59	None.	Scottish Provincial.
34	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Guardian. (Pas d'affair's en '68.)
37	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Québec.
	$1,279,688 25	35,158	$82,453,403 66	$92,724,949 66	970	$699,101 24	$43,678 11	$30,484 16	

Compagnies Mutuelles, Licenciées.

3	$67,914 16	11,526	$8,390,928 00	$23,428,945 00	(a) 50	$32,393 03	Aucune.	$1,000 00	Agricultural Mutual.

Pour faire connaître toute la somme des Assurances contre le feu en Canada, il faut ajouter à ce qui précède les chiffres approximatifs suivants pour les compagnies qui, dans leur rapport, n'ont pas distingué les assurances contre le feu de celles sur la vie, pour la compagnie d'assurance contre le feu de Québec, qui ne figure pas encore dans ces tableaux, et pour suppléer aux blancs laissés dans les rapports des compagnies dite Home, de l'Amérique Britannique, de l'Ætna et de Hartford :—

1	475,000 00	10,200	24,500,000 00	$51,500,000 00	545	$254,000 00	$16,500 00	$16,000 00	

Chiffres approximatifs pour les Compagnies d'Assurances Mutuelles enrégistrées, mais non licenciées.

2	$170,000 00	20,000	$14,500,000 00	$36,000,000 00	150	$110,000 00	$5,000 00	$14,000 00	-

TOTAUX DES ASSURANCES CONTRE LE FEU EFFECTUEES EN CANADA, 1868.

Primes payées durant l'année	$ 1,992,602 41
Nombre des polices nouvelles et renouvelées	76,882
Montant des nouvelles polices de l'année	129,844,331 66
Montant total des assurances, 31 décembre	$203,653,894 66
Nombre de pertes durant l'année	1,715
Montant des pertes payées durant l'année	$ 1,095,494 27
Pertes attendant règlement	$ 65,178 11
Pertes dont le paiement est refusé	$ 61,484 16

RAPPORTS faits par des Compagnies d'Assurance, conformément à l'acte 31 Vict., chap. 48, et soumis en vertu de la 14ème Section du dit Acte.

III.—COMPAGNIES D'ASSURANCE MARITIME DE L'INTERIEUR.

No. de la Licence	1	4	6	9	21
Nom de la Compagnie	Comp. d'ass. de l'Amérique Britannique de Toronto.	Comp. d'ass. de New Haven dite Home, Ct.	Comp. d'assurance de l'Ouest de Toronto.	Compagnie d'ass. de l'Ætna, Hartford.	Compagnie d'ass. Provinciale du Canada.
Agents Generaux en Canada	T. W. Birchall, directeur-gérant, Toronto.	J. et T. W. Pennock, agents, généraux, Ottawa.	B. Haldan, secrétaire. Toronto.	R. Wood, agent général, Montréal.	J. S. Crocker, gérant, Toronto.
Rapports exigés de toutes les Compagnies.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1. Total des primes reçues en Canada durant l'année	46,184 10	N'a fait aucune affaire maritime en Canada en 1868.	52,029 35	9,142 06	100,366 16
2. Nombre de nouvelles polices, y compris les renouvellements, émis durant l'année en Canada	1,583		1,226	(d) 200	2,023
3. Montant de ces polices	3,890,597 00		2,463,302 00	(d) 500,000 00	3,023,953 00
4. Montant du risque sur toutes les polices en force en Canada	?		?	?	?
5. Nombre des polices sur lesquelles il y a eu perte durant l'année en Canada	?		?	?	?
6. Montant des pertes payées en Canada durant l'année	14,621 49		15,381 06	5,885 85	46,967 59
7. Montant indéterminé des pertes dues et non payées en Canada	Aucun.		Aucun.	Aucun.	Aucun.
8. Montant des pertes réglées et non dues en Canada	6,714 26		Aucun.	85 45	396 00
9. Montant des pertes en Canada attendant règlement	2,000 00		1,287 50	1,000 00	7,950 70
10. Montant des pertes refusées en Canada	(a)5,000 00		Aucun.	Aucun.	11,834 00
11. Montant des primes échues durant l'année en Canada, étant celles reçues sur polices lesquelles ont expirées durant l'année	45,913 23		(b) 51,717 85	9,142 06	(c) 99,778 94
12. Montant des primes reéchues, étant celles reçues sur polices non encore expirées	2,332 92		3,311 50	Aucun.	10,587 22
Date du rapport	31 Déc. 1868.		31 Déc. 1868.	31 Déc., 1868.	30 Juin 1868.

SOMMAIRE.

Primes reçues pour assurance maritime	$ 207,721 67
Nombre de polices—environ	5,032
Montant des polices	$*9,877,852 00
Pertes payées	82,855 99
Pertes attendant paiement	36,267 91

* Les polices d'assurance de cargaisons forment probablement les 5-6mes de cette somme.

(*a*) Cause—fraude. (*b*) $3,000 ajoutées pour primes non échues de l'année précédente. (*c*) $10,000 ajoutées pour primes non échues de l'année précédente. (*d*) Estimation.

RAPPORTS faits par des Compagnies d'Assurance, conformément à

1.—COMPAGNIES D'ASSURANCE SUR LA VIE—CELLES MARQUEES *

No.				
	No. de la License	2	5*	7*
	Nom de la Compagnie	Compagnie d'assurance sur la vie du Canada.	Compagnie d'assurance dite North British et Mercantile.	Compagnie d'assurance de Liverpool et Londres dite Globe.
	Agents Generaux en Canada	A. G. Ramsay, gérant, Hamilton.	McDougall et Davidson, agents généraux, Montréal.	G. F. C. Smith, secrétaire rés., Montréal.
	Rapports exigés de toutes les Compagnies.	Cette compagnie prétend que la loi lui donne jusqu'au 1er Août pour faire ses rapports.	$ cts.	Cette compagnie ne sépare pas ses affaires d'assurance contre le feu de celles sur la vie, prétendant que la loi ne l'exige pas.
1	1. Total des primes reçues en Canada durant l'année		35,866 87	
2	2. Nombre des polices émises durant l'année en Canada		37	
3	3. Montant des polices émises durant l'année en Canada		81,223 31	
4	4. Montant du risque sur toutes les polices en force en Canada		1,250,000 00	
5	5. Nombre des polices sur lesquelles il y a eu perte durant l'année en Canada		5	
6	6. Montant des polices sur lesquelles il y a eu perte durant l'année en Canada		14,920 51	
7	7. Montant des pertes payées durant l'année en Canada		14,920 51	
8	8. Montant des réclamations indéterminées en Canada		Aucun.	
9	9. Montant des réclamations refusées en Canada		Aucun.	
	Rapports additionels par diverses Compagnies (Form. A.)	Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.
10	Actif de la compagnie			
11	Passif do			
12	Montant du capital de la compagnie			
13	Montant versé sur icelui			
	L'actif ci-dessus consiste en partie de—			
	Dépôts en vertu de l'acte.			
14	1. Effets de la Puissance			
15	2. 5 pour cent canadiens			
16	3. 6 pour cent canadiens			
17	4. Actions des banques canadiennes			
	Autres placements canadiens—			
18	5. Effets du gouvernement possédés, non déposés			
19	6. Bons municipaux			
20	7. Hypothèques sur immeubles			
21	8. Immeubles possédés en Canada			
22	En banque et en caisse en Canada			
23	Total des primes reçues par la compagnie durant l'année et dans n'importe quel pays			
24	Nombre des polices émises par do do			
25	Montant des polices émises par do do			
26	Nombre des pertes do do			
27	Montant des polices dans n'importe quel pays			
28	Dépenses pour la direction des affaires, bur. d'agence, etc.			
	Rapports additionels par diverses Compagnies dont leurs dépôts sont de moins de $100,000. (Formule C.)	Cette comp'gnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	Cette comp'gnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	Cette comp'gnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.
29	Montant des primes reçues durant l'année en Canada			
30	Moins—25 pour cent			
31	Moins—Le chiffre des pertes payés			
32	Balance, à déposer comform. à la 6e sec. du dit acte			
33	Intérêt, do do do			
34	Réellement déposé sur les deux précédents items			
35	Date du rapport	.....	31 Dec. 1868	.....
36	Signatures authentiquées	.....	Macdougall et Davidson, Montréal.	.....

(a) Payé depuis. (b) Non encore dû. (c) Revenu de la compagnie, $3,423,461.55. Total des assu-
† Ces états sont faits volontairement—la loi ne les exige pas de cette compagnie. ‡ La com-

l'Acte 31 Vict., chap. 48, et soumis en vertu de la 14e Section du dit Acte.

SONT AUSSI AUTORISEES A ASSURER CONTRE LE FEU EN CANADA.

8*	10	14	15	18*	‡ 19	20	No.
Compagnie d'assurance Royale.	Société d'ass mutuelle sur la vie, dite Reliance, Londres, Angleterre.	Comp. d'ass. mut. sur la vie dite Phœnix, de Hartford, Conn.	Comp. d'ass. mut. sur la vie dite Connecticut, de Hartford.	Comp. d'ass. de l'Union Commerciale de Londres.	Comp. dass. dite Travelers, de Hartford, Conn.	Comp. d'ass. sur la vie d'Ætna, de Hartford, Conn.	
H. L. Routh, agent en chef, Montréal.	James Grant, géraut, Montréal.	A. N. Bethune agent gén., Montréal.	R. Wood, agent général, Montréal.	Morland, Watson et Cie., agents gén., Montréal.	T. E. Foster, agent général, Montréal.	S. Pedlar et Cie., gérants, Montréal.	
$ cts.	Les affaires de cette compagnie en Canada ont seulement commencé qu'en l'année courante 1869.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
34,462 96		25,499 69	51,155 27	21,610 51	(c) 2,323 60	165,175 73	1
27.		246	444	147	81	1,008	2
58,217 42		569,925 00	1,211,650 00	320,470 00	130,700 00	2,684,130 00	3
1,165,837 52		780,600 00	(e)1,750,000 00	740,210 77	130,700 00	4,066,896 00	4
3		1	1	2	Aucun.	8	5
7,300 00		4,000 00	3,000 00	1,460 00	Aucun.	29,600 00	6
7,300 00		.....	3,000 00	1,000 00	Aucun.	29,600 00	7
Aucun.		.....	Aucun.	530 00	Aucun.	Aucun.	8
Aucun.		.....	Aucun.	Aucun.	Aucun.	Aucun.	9
Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.		†	†	Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	†	†	
	.....	3,664,060 00	22,669,079 29		1,059,605 24	10,462,531 75	10
	.....	2,281,860 50	.....		81,547 82	7,786,532 27	11
	.....	100,000 00	.....		500,000 00	150,000 00	12
	.....	16,000 00	.....		500,000 00	.....	13
	.....	.....	.....		.....	.....	14
	.....	.....	.....		.....	.....	15
	.....	.....	.....		.....	.....	16
	.....	.....	.....		.....	.....	17
	.....	.....	.....		.....	.....	18
	.....	.....	.....		.....	.....	19
	.....	.....	.....		.....	.....	20
	.....	.....	.....		.....	.....	21
	.....	.....	.....		.....	.....	22
	.....	1,743,173 35	7,161,304 11		.....	5,388,944 23	23
	.....	8,229	11,960		.....	13,337	24
	.....	22,523,549 00	.....		.....	38,891,486 00	25
	.....	87	.....		.....	.....	26
	.....	166,950 66	1,221,335 00		.....	855,034 22	27
	.....	342,898 43	.....		.....	866,454 54	28
	$ cts.	$ cts.					
Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	.....	25,499 69	Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	Cette comp. pagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	Cette com. pagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	29
	.....	6,374 92					30
	.....	4,000 00					31
	.....	15,124 77					32
	1,500 00	2,100 00					33
	1,500 00	30,000 00					34
Dec. 31, 1868.	Déc. 31, 1868.	Déc. 31, 1868.	Déc. 31, 1868.	Déc. 31, 1868.	Déc. 31, 1868.	Déc. 31, 1868.	35
J. H. McLaren Liverpool.	.....	E. Fessenden, président, J. F. Burns, secrétaire.	W. S. Olmsted, secrétaire.	Morland, Watson et Cie.	T. E. Foster, agent en chef.	S. Pedlar et Cie.	36

rances pendantes, $78,539,913 68. (d) Affaires bornées à Ontario et Québec.
pagnie d'assurance contre les accidents de voyage assure aussi contre les autres accidents. Voir l'état suivant

RAPPORTS faits par des Compagnies d'Assurance, comformément à l'acte

IV.—COMPAGNIES D'ASSURANCE SUR LA VIE—CELLES MARQUEES *

No.	22	23	24*	25	27*	28	29
	Asssociation d'ass. sur la vie d'Ecosse.	Compagnie d'ass. sur la vie dite Standard.	Compagnie d'assurance dite Queen.	Compagnie d'ass. sur la vie d'Edinbourg.	Compagnie d'ass. provinciale Ecossaise	Compagnie d'ass.sur la vie de Londres et Lancashire.	Compagnie d'ass.sur la vie de New York.
	P. Wardlaw, agent général, Montréal.	W.M.Ramsay, gérant, Montréal.	A. McK. Forbes, agt. général, Montréal.	D. Higgins, Secrétaire, Toronto.	A. D. Parker, agent général, Montréal.	T. Simpson, agent général, Montréal.	W. Burke, agent général, Montréal.
	$ cts.	$ cts.	Cette compagnie ne fait aucune distinction de ses affaires relatives au feu ou la vie.	L'état de cette comp. est pour l'année expirée le 31 mars 1869, et n'appartient pas, par conséquent à l'année pour laquelle ces états sont faits.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	116,795 59	112,562 80			(d) 72,000 00	13,026 62	9,944 47
2	231	292			217	159	103 00
3	443,450 13	527,552 00			370,000 00	242,450 00	301,600 00
4	3,606,563 73	4,236,915 19			1,703,000 00	501,365 00	302,600 00
5	18	8			10	4	Aucun.
6	34,369 25	15,921 92			28,810 66	6,500 00	Aucun.
7	22,689 23	6,450 16			26,864 00	6,000 00	Aucun.
8	(a) 11,680 02	(b) 9,471 76			1,946 66	500 00	Aucun.
9	Aucun.	Aucun.			Aucun.	Aucun.	Aucun.
10	Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	† 19,931,871 51	Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	.....	11,000,822 60
11		(c)				.....	9,311,540 43
12		.....				481,150 00	Aucun.
13		.....				48,115 00	.....
14		.....				.....	.....
15		.....				.....	.....
16		.....				.....	.....
17		.....				.....	.....
18		.....				.....	.....
19		.....				.....	.....
20		.....				.....	.....
21		.....				.....	.....
22		.....				.....	.....
23		.....				150,380 90	3,912,136 07
24		1,802				576	9,105
25		5,374,089 75				1,230,750 00	30,765,947 67
26		.....				13	.....
27		1,533,344 44				29,250 00	741,043 22
28		.....				46,140 05	725,199 43
						$ cts.	$ cts.
29	Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	13,026 62	9,944 47
30						3,256 65	2,686 12
31						6,000 00	.....
32						3,769 97	7,258 35
33						2,085 02	2,250 00
34						11,315 28	10,000 00
35	Avril 5, 1868.	Nov. 15, 1868.	.....	.....	Déc. 31, 1868.	Déc. 31, 1868.	Déc. 31, 1868.
36	P. Wardlaw, agent en chef.	D. C. Gregor, Secrétaire, Edinbourg,	.....	.....	A. D. Parker, Secrétaire rés.	T. Simpson, agent général,	W. Burke, agent général, M. Franklin, Président.

31 Vict., chap. 48, et soumis en vertu de la 14e Section du dite Acte—*Suite.*

SONT AUSSI AUTORISEES A ASSURER CONTRE LE FEU EN CANADA.—*Suite.*

30	31	32	33	35	36	No.
Compagnie d'assurance mutelle sur la vie dite Atlantic, Albany, N.-Y.	Société d'assurance sur la vie dite Equitable, des Etats-Unis, N.-Y.	Association médicale et générale sur la vie dite Briton, Londres, Angleterre.	Compagnie d'assurance mutuelle sur la vie du Maine.	Société d'assurance sur la vie dite Star, Angleterre.	Compagnie Nationale d'ass. sur la vie des E.-U. d'Amérique.	
H. C. Allen, agent général, Brantford.	J. Sinclair, agent général, Montréal.	Pas encore nommé.	B. R. Corwin, agent général St. Jean, N B.	Jos. Gregory, agent général, Toronto.	J. Douglas,jr. agent gén., Montréal.	
$ cts.	$ cts.	Les affaires de cette compagnie ne sont pas encore commencées en Canada.	$ cts.	Cette compagnie n'a pas encore reçu de rapport d'Angleterre.	Les affaires de cette compagnie en Canada ont seulement commencé qu'en 1869.	
4,619 64	1,299 88		43,987 70			1
140 00	23		235			2
215,000 00	98,200 00		417,400 00			3
400,000 00	141,500 00		801,400 00			4
Aucun.	Aucun.		6			5
Aucun.	Aucun.		12,600 00			6
Aucun.	Aucun.		12,600 00			7
Aucun.	Aucun.		Aucun.			8
Aucun.	Aucun.		Aucun.			9
378,414 02	7,721,077 02	.....	3,730,836 67	Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	.....	10
245,841 00	7,009,389 00	.....	2,686,280 00		.....	11
110,000 00	100,000 00	.....	None.		.....	12
110,000 00	100,000 00	.....	.....		.....	13
.....	.....	.....	.....		.....	14
.....	.....	.....	.....		.....	15
.....	.....	.....	.....		.....	16
.....	.....	.....	.....		.....	17
.....	.....	.....	.....		.....	18
.....	.....	.....	.....		.....	19
.....	.....	.....	.....		.....	20
.....	.....	.....	.....		.....	21
.....	.....	.....	.....		.....	22
.....	4,479,196 61	.....	1,336,631 94		.....	23
.....	11,986	.....	3,212		.....	24
.....	51,891,825 00	.....	7,239,250 00		.....	25
.....	.....	.....	113		.....	26
.....	766,182 63	.....	223,600 00		.....	27
.....	844,247 73	.....	210,634 34		.....	28
$ cts.	$ cts.		$ cts.			
4,619 64	1,299 88	.....	43,987 70	Cette compagnie n'est pas tenue de rendre ces comptes.	.....	29
1,154 91	324 97	.....	10,996 92		.....	30
.....	.....	.....	12,600 00		.....	31
3,464 73	974 91	.....	20,390 78		.....	32
1,250 00	2,250 00	.....	1,500 00		.....	33
10,000 00	2,312 00	.....	50,000 00		.....	34
Déc. 31, 1868.	Déc. 31, 1868.	.....	Déc. 31, 1868.	.....	.....	35
L. B. Smith, secrétaire.	H. B. Hyde, vice-président. J. W. Alexander, secrétaire.	.....	W. H. Hollister, secrétaire.	.....	.....	36

SOMMAIRE des assurances sur la vie en Canada, 1868.

Licence.	Primes de l'année.	No. de polices (nouvelles.)	Montant des polices (nouvelles.)	Montant de l'assurance, 31 Déc. 1868.	No. des pertes de l'année.	Chiffre des pertes payées.	Réclamations payées en 1868.	Pertes indéterminées 31 déc. 1868.	Refusé.	Compagnies.
	$ cts.		$ cts.	$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.		
2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Canada.
5	35,866 87	37	81,223 31	1,250,000 00	5	14,920 51	14,920 51	.....	.....	North British et Mercantile.
7	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Liverpoolet Londres et Globe
8	34,462 96	27	58,217 42	1,165,837 52	3	7,300 00	7,300 00	.....	.....	Royale.
10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Reliance.
14	25,499 69	246	569,925 00	780,600 00	1	4,000 00	.....	.....	.....	Phœnix.
15	51,155 27	444	1,211,650 00	1,750,000 00	1	3,000 00	3,000 00	None.	.....	Connecticut.
18	21,610 51	147	320,470 00	740,210 77	2	1,460 00	1,000 00	530 00	.....	Union Commerciale.
19	2,323 60	81	130,700 00	130,700 00	.....	.....	.....	.....	.....	Travelers (ass. sur la vie). ‡
20	165,175 73	1,008	2,684,130 00	4,066,896 00	8	29,600 00	29,600 00	.....	.....	Ætna.
22	116,795 59	231	443,450 13	3,606,563 73	18	34,369 25	22,689 23	11,680 02	.....	Life Association of Scotland.
23	112,562 80	292	527,552 00	4,236,915 19	8	15,921 92	6,450 16	9,471 76	.....	Standard.
24	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Queen.
25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Edinburgh.
27	72,000 00	217	370,000 00	1,703,000 00	10	28,810 66	26,864 00	1,946 66	.....	Scottish Provincial.
28	13,026 62	159	242,450 00	501,365 00	4	6,500 00	6,000 00	500 00	.....	Londres et Lancashire.
29	9,944 47	103	301,600 00	302,600 00	.....	.....	.....	.....	.....	New York.
30	4,619 64	140	215,000 00	400,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	Atlantic.
31	1,299 88	23	98,200 00	141,500 00	.....	.....	.....	.....	.....	Equitable des E.-U. de l'A.
32	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Briton.
33	43,987 70	235	417,400 00	801,000 00	6	12,600 00	12,600 00	.....	.....	Union.
35	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Star.
36	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Nationale.
	$710,331 33	3,390	$7,671,967 86	$21,577,188 21	66	$158,482 34	$130,423 90	$24,128 44	.....	

Pour faire connaître toute la somme des Assurances contre le feu en Canada, il faut ajouter à ce qui précède les chiffres approximatifs suivants pour les compagnies qui, dans leur rapport, n'ont pas distingué les assurances contre le feu de celles sur la vie, pour les compagnies d'assurances "Liverpool et Londres et Globe" et "Queen," aussi pour la "compagnie d'assurance sur la vie Canada," la "compagnie d'assurance sur la vie d'Edinbourg," la "compagnie d'assurance sur la vie dite Star," dont les rapports ne sont pas inclus ci-dessus :

	250,000 00	600	$1,300,000 00	$8,000,000 00	40	$80,000 00	$80,000 00	.....	.....

TOTAUX DES ASSURANCES SUR LA VIE EN CANADA, 1868.

Primes payées durant l'année	$ 960,331 33
Nombre des nouvelles polices	3,990
Montant des nouvelles polices de l'année	$ 8,971,967 86
Montant total des polices	$ 29,577,188 21
Nombre des polices devant donner lieu à des réclamations durant l'année	106
Montant des polices devant donner lieu à des réclamations durant l'année	$ 238,482 34
Réclamations payées durant l'année	$ 210,423 90
Réclamations attendant règlement	$ 24,128 44
Refusé	Aucune.

‡ Pour les assurance contre les accidents, voir l'état suivant.

RAPPORTS faits par des Compagnies d'Assurance, conformément à l'Acte 31 Vic., chap. 48, et soumis en vertu de la 14me Sec. du dit Acte.

V.—COMPAGNIES D'ASSURANCE CONTRE LES ACCIDENTS.

No. de la License	19
Nom de la Compagnie	Compagnie d'assurance de Hartford, Ct., dite Travelers.*
Agents Generaux en Canada	T. E. Foster, Montréal.
Rapports exigés de toutes les Compagnies.	$ cts.
1. Total des primes reçues durant l'année en Canada	19,059 99
2. Nombre des polices émises durant l'année en Canada	.....
3. Montant des polices émises durant l'année en Canada	.....
4. Montant du risque sur toutes les polices en force en Canada	.....
5. Nombre des polices sur lesquelles il y a eu perte durant l'année en Canada	9 décès et 81 blessures.
6. Montant des polices sur lesquelles il y a eu perte durant l'année en Canada	11,293 48
7. Montant des pertes payées durant l'année en Canada	.....
8. Montant des réclamations indéterminées en Canada	.....
9. Montant des réclamations refusées en Canada	.....
Rapports additionels des diverses Compagnies. (*Formule A.*)	
Actif de la compagnie	Voir les rapports des assurances sur la vie pour ces détails.
Passif de la compagnie	
Montant du capital de la compagnie	
Montant versé sur icelui	
Total des primes reçues par la compagnie durant l'année dans n'importe quel pays	588,444 17
Nombre des polices émises par la compagnies durant l'année dans n'importe quel pays	28,098
Montant de do do do	69,995,780 00
Nombre de polices sur lesquelles il y a eu perte	.....
Montant de do	228,268 50
Dépenses pour la direction des affaires, bureaux d'agence, etc	309,660 10
Date du rapport	1er Juillet 1868.
Signatures authentiquées	T. E. Foster.

* Cette compagnie assure aussi sur la vie en Canada.

Compagnies qui n'ont pas séparé leurs assurances sur la vie et contre le feu.

—	Cie. d'assurance de Liverpool, Londres et Globe.	Compagnie d'assurance dite Queen.
	$ cts.	$ cts.
Primes reçues en Canada	308,755 71	105,875 56
Nombre des nouvelles polices	5,345	2,903
Montant des nouvelles polices	11,998,762 00	5,802,690 00
Montant des risques en Canada	24,014,782 00	17,472,637 00
Nombre des réclamations en Canada durant l'année	325	76
Montant payé do do	207,412 48	35,163 01
Montant attendant règlement	14,007 87	2,489 96
Montant refusé	(a) 15,641 00	(a)586 00
Date	31 déc., 1868.	31 déc., 1868.
Signature	G. F. C. Smith, Secrétaire Rés.	A. McK. Forbes, Agent général.

(a) Cause—fraude.

ETAT des Recettes et Déboursés de la Compagnie Canadienne d'Assurance sur la Vie, pour l'année expirée le 30 avril 1868.

RECETTES.

		$ cts.
Balance le 30 avril 1867		856,407 54
Primes reçues sur 447 nouvelles polices et policos renouvelées	$130,867 77	
Intérêt sur placements, etc	51,146 29	
Risques extras	266 92	
Amendes	165 50	
		182,446 48
		$1,038,854 02

DEBOURSES.

			$ cts.
Compte des dépenses		$28,287 40	
Somme votée par le bureau		1,600 00	
10 p. c. retranché sur la valeur du moblier des b. de la c.		189 79	30,677 19
Placements biffés		$12,558 25	
Retranché sur la valeur des bureaux de la compagnie		1,200 00	13,758 25
Demi primes non-payées retranchées (sur police moitié au comptant)			3,205 06
Primes de renouvellement d'assurance			634 12
Réclamations payées			63,800 00
Polices annulées (achetées)			2,560 87
Annuités payées (trois)			842 34
Dépôts retirés			294 78
Bénéfices de la succursale mutuelle, payés comme bonus	$3,732 90		
do do en argent	1,944 66		
do do en réduct. de primes.	1,619 96		7,297 52
Dividende de 20e année, payé sur 2,500 actions			6,250 00
			129,320 13
Laissant une balance de—(répartie comme ci-dessous)			909,533 89
			$1,038,854 02
Argent en caisse et en banque	$ 9,830 49		
Argent entre les mains des agents et autres personnes, y compris les recettes qu'ils avaient pour primes payées depuis	32,138 07		
		$41,968 56	
Placements	$688,665 35		
Biens-fonds—les bur. de la comp.	$56,511 39		
do autres propriétés	63,666 56		
	120,177 95		
	$808,843 30		
Retranché	8,004 12		
		$800,039 18*	
Intérêt jusqu'au 30 avril 1868		11,275 00	
Primes semestrielles et trimestrielles garanties par des polices et payables dans le cours de neuf mois		38,277 08	
Demi payements différés sur polices moitié au comptant.		15,465 93	
Mobilier du bureau		1,708 14	
		$909,533 89	

* Cette somme comprend $20,000, balance du montant estimé nécessaire pour faire face aux pertes sur d'autres placements et applicables aux affaires non encore terminées.

JOHN FERRIE, Vice-Président,
A. G. RAMSAY, Gérant et Secrétaire.

ESTIMATION GENERALE

De l'Actif et du Passif de la Compagnie Canadienne d'Assurance sur la Vie, telle qu'au 30 avril 1868.

ACTIF.

			$ cts.
En caisse et en banque		$9,830 49	
Entre les mains des agents et autres personnes, y compris les recettes qu'ils avaient pour primes et qui ont été remises depuis		32,138 07	
			41,968 56
Hypothèques sur biens-fonds (valeur au pair)		191,032 51	
Bons (valeur au pair):			
do du gouvernement à 5 pour cent	$95,782 17		
do de la cité	30,515 38		
do du comté	87,534 12		
do du township	3,341 65		
do de la ville	146,364 10		
do des écoles	407 14		
do du havre de Montréal	94,788 46		
do village	3,832 60		
		462,565 62	
Ordres de la compagnie de gaz d'Hamilton		3,040 00	
Billets recevables		1,643 68	
Prêts sur polices		28,356 33	
Prêts sur bons		1,000 00	
Balance de la somme payée à la banque d'épargne de Hamilton et du district de Gore		1,027 21	
Biens-fonds—les bureaux de la compagnie	$56,511 39		
autres propriétés	63,666 56		
		129,177 95	
		$808,843 30	
A déduire	$8,004 12		
do balance de la somme jugée nécessaire pour faire face aux pertes	20,000 00	28,004 12	
		$780,839 18	
Intérêt sur bons, etc		11,275 00	
			792,114 18

PASSIF.

			$ cts.
Capital versé			125,000 00
Balance de fonds placée pour accumulation		$204 97	
Balance de fonds non réclamée, au crédit des dépenses dans la banque d'épargne et de crédit à Hamilton		223 87	428 84
Réclamations attendant preuve le 30 avril 1868 (presque toutes payées depuis)	27,500 00		
Ajouté à cette dernière somme		897 23	28,397 23
Bénéfices sur polices, non payées le 30 avril 1868			203 19
Primes de renouvellement d'assurance de la 21me année, non payées le 30 avril 1868			24 65
Chiffre des assurances $4,013,268 93, et des annuités $851 83, le 30 avril 1865, date de la dernière investigation			1,172,014 64
			1,326,068 55
Balance, en tenant compte du revenu en primes comparés au passif—tels qu'indiqués tous deux le 30 avril 1865, date de la dernière investigation—et en y ajoutant la valeur de certaines polices qui, cependant, peuvent avoir été renouvelées dans le cours de 13 mois			*703,405 25

Primes semestrielles et trimestrielles garanties par des polices et payables dans le cours de neuf mois.....	38,277 08		
Demi payements différés sur polices au comptant.....	15,465 93	53,743 01	
Mobilier de bureau.....		1,708 14	
		889,533 89	
Revenu en primes, $100,430 77, le 30 avril 1865, date de la dernière investigation.....		*1,139,939 91	
		$2,029,473 80	$2,029,473 80

* NOTE.—D'après les évaluations qui servent de base à la division des profits, les primes claires et nettes entrent seules en compte.

Apuré et approuvé, G. A. BARBER.

JOHN FERRIE, Vice-Président.

A. G. RAMSAY, Gérant et Secrétaire.

La Compagnie Canadienne d'Assurance sur la Vie,
Hamilton, 23 Juillet 1868.

ETAT des recettes et déboursés de l'assurance mutuelle contre le feu dite Beaver, de Toronto, pour l'année expirée le 30 novembre 1868.

Dt. RECETTES.		$ cts.
Balance en caisse et en banque le 30 novembre 1867		2,177 56
Argent touché sur billets et répartition	$22,010 62	
" système de paiement au comptant	7,709 92	
" assurance sur la vie.	357 66	
" arrérage	370 35	
		28,448 55
Renouvellement d'assurance		45 45
Billets payables		2,465 74
		$33,137 30

DEBOURSES.		*Av.* $ cts.
Fonds de garantie, pour versements remb.		200 00
Incendies		13,114 62
Dépôts remboursés		756 39
Actions de l'as. M. F. de Toronto		3,000 00
Billets recevables		1,197 89
Primes		104 94
Dépenses—.		
Frais de route	$759 16	
Apurement des comptes	100 00	
Loyer et taxes	200 50	
Frais de poste	577 57	
Faux frais		
Annonces, impressiens et papeterie	161 79	
	350 47	
Calligraphie, etc	173 19	
Frais de justice et de surveillance.	268 95	
		2,596 13
Renouvellement d'assurance		768 25
Commission aux agents		5,601 40
Salaires		4,309 73
Honoraires des directeurs		402 23
Intérêt		451 51
" du fonds de garantie		170 50
Balance en caisse et en banque		463 71
		$33,137 30

Nous certifions de l'exactitude de l'état ci-dessus.

T. J. THOMPSON, Trésorier.

HENRY PELLATT, GEO. B. HOLLAND, } Auditeurs.

Toronto, 9 février, 1869.

ETAT de l'actif et du passif, le 30 novembre 1868.

ACTIF.		$ cts.
Argent en caisse et en banque		463 71
Billets acceptés pour primes, sujets à répartition	$91,681 10	
Répartition perçue en moins	22,792 78	
		68,888 32
Billets à courte échéance acceptés pour prime au comptant		2,127 89
Arrérage sur polices expirées, estimé à		750 00
Mobilier de bureau		228 50
Billets recevables		1,197 89
Actions de l'Ass. Mutuelle de Toronto		3,000 00
Divers		227 14
		$76,883 45

PASSIF.	$ cts.
Versements dans le fonds de garantie	2,085 79
Billets payables, y compris les réclamations d'incendies réglées mais non dûes.	15,826 35
Réclamations d'inc. réglées dep. le 30 nov.	1,427 14
Intérêt courant du fonds de garantie	191 19
Honoraire des directeurs et frais de route	720 10
Dépôts à intérêt	171 00
Impressions	293 93
Salaires	363 29
Balance dûe aux agents	118 62
Toute autre dette, y compris les primes de renouvellement	2,754 65
	$23,952 06
Excédant de l'actif sur le passif	52,931 39
	$76,883 45

ETAT des Recettes et Dépenses de la Compagnie d'Assurance Mutuelle contre le Feu, de Toronto, pour l'année expirée le 31 décembre 1868.

RECETTES.		$ cts.
En mains le 1er janvier 1868		422 02
Premier payement sur primes—division des résidences.	$1601 61	
do do do du commerce..	2727 25	
		4328 86
Répartition sur do do do	1687 26	
do la division des résidences	1005 12	
		2692 38
Primes sur renouvellement d'assurance H. B		2229 43
do do do M. B		310 29
do fonds de police, division des résidences	208 25	
do do do du commerce	570 75	
		779 00
Assurance, risques de charpentiers		13 08
Fonds de garantie		3898 96
Réclamations de renouvellement d'assurance		415 30
Sommes touchées autrement		20 25
		$15109 57

DEBOURSES.		$ cts.
Réclamations sur le feu—division des résidences	$ 722 83	
do do du commerce	3766 83	
		4489 66
Annonces et impressions, 1867 et 1868		614 99
Timbres et frais de poste		171 46
Dépenses au Parlement		165 43
Frais de justice		213 59
Faux frais		44 74
Frais de route		395 85
Loyers et Taxes		130 57
Calligraphie		179 80
Commission aux Agents		2567 72
Mobilier de bureau		35 00
Honoraires des directeurs		292 33
Salaires		2909 93
Intérêts sur fonds de garantie et billets payables		58 21
Premier paiement sur répartition de renouvellement d'assurance		1205 59
Primes remboursées sur polices refusées ou annulées, M. B		436 97
do do do H. B		69 43
Apurement des comptes		30 00
En caisse le 1er janvier 1869		40 82
Entre les mains des agents		1057 48
		$15109 57

H. HANCOCK,
Secrétaire-Trésorier.

Examiné ce 27 février 1869,

JOHN MAUGHAN,
Auditeur.

ETAT de l'actif et du passif de la Compagnie d'Assurance Mutuelle contre le Feu de Toronto, pour l'année expirée le 31 décembre 1856.

ACTIF.	$ cts.	$ cts.
En caisse et entre les mains des agents	.....	1098 30
Billets de prime, sujets à répartition, division des résidences	23782 58	
Moins sur les premiers paiements et répartitions	2900 68	
		19881 90
Billets de prime, sujets à répartition	43342 35	
Moins sur les premiers paiements et répartitions	6763 44	
		36578 91
Mobilier du bureau	.....	98 18
		$57657 29

PASSIF.	$ cts.	$ cts.
Reçus sur les fonds de garantie	4934 13	
Billets payables	1828 16	
do pour réclamations sur le feu, réglées mais non terminées	904 39	
Réclamations sur le feu, réglées depuis	2986 66	
Réclamations en délibérées	750 00	
Impressions	46 28	
Salaires	867 92	
Frais de justice	162 22	
Primes données en renouvellement d'assurance, sujettes à répartitions, division des résidences	114 40	
do do du commerce	8867 31	
Intérêt sur le fonds de garantie	188 00	
		21649 47
Excédant de l'actif sur le passif	.....	36007 82
		$57657 29

H. HANCOCK,
Secrétaire-Trésorier.

TORONTO, 29 Mars, 1869.

MESSAGE.

JOHN YOUNG:

Le Gouverneur-Général transmet, pour l'information de la Chambre des Communes, copies des arrangements conclus avec le Maître-Général des Postes pour le transport des malles par le Grand Tronc de chemin de fer et les lignes de steamers entre le Royaume-Uni et le Canada.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
Ottawa, 27 avril 1869.

MÉMOIRE d'un arrangement conclu entre le Maître-Général des Postes et M. *Brydges*, de la part de la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer.

1. La compagnie du Grand Tronc de chemin de fer consent à entrer en un arrangement qui devra être en force depuis le 1er août 1868 jusqu'au 31 décembre 1871 pour le transport de la malle tel que ci-après mentionné, les distances par chemin de fer étant calculées comme suit :—

Sarnia	à	*Toronto*	168¼
Toronto	"	*Montréal*	333
Montréal	"	*Québec*	172½
Richmond	"	*la ligue frontière*	55
Montréal	"	*St. Jean*	27
St. Mary's	"	*London*	22¼
Québec	"	*la Rivière du Loup*	126
Arthabaska	"	*Trois-Rivières*	35½
Montréal	"	*la Ligne Provinciale(Hemmingford)*	40
St. Jean	"	*Rouse's Point*	23
			1,002½ Milles

2. Le service se fera en expédiant un train entre Sarnia et Québec, alternativement, chaque jour (les dimanches exceptés), lequel train laissera Sarnia et Québec respectivement tous les soirs et devra faire tout le parcours de cette ligne sans interruption.

Il devra y avoir de plus un train du soir, alternativement, entre Montréal et Toronto, chaque jour (les dimanches exceptés), lequel train devra se relier sans interruption à un train du jour fesant le trajet entre Toronto et St. Mary's de manière à ce qu'il y ait un second service continu de la malle entre Montréal et St. Mary's.

Les trains susdits devront s'arrêter aux stations qui pourront être désignées par le département des postes.

3. Sur tous les embranchements un train au moins devra voyager, aller et retour, chaque jour (les dimanches exceptés), et s'arrêter à toutes les stations.

4. En sus de ce qui vient d'être mentionné, le département des postes aura l'usage de tout autre train à passagers qu'emploiera la compagnie pendant la durée de son contrat; et la compagnie devra annexer un char pour la malle à chaque train, si elle en est requis par le département des postes.

5. Le compartiment pour la malle devra être de seize pieds de long et de la largeur du char qui sera préparé d'après les instructions du département des postes, et convenablement chauffé et éclairé.

6. Les officiers du département des postes seront transportés gratuitement dans le char destiné pour la malle, et des billets gratuits seront émis comme ci-devant.

7. Une chambre convenable sera fournie aux stations de Montréal et Toronto pour les besoins d'un officier du département des postes qui devra résider à chacun de ces endroits.

8. Des trains spéciaux entre Montréal et Québec, et entre Montréal et Portland, seront fournis pour le transport des malles hebdomadaires aux steamers océaniques canadiens à Portland ou à Québec et de ces mêmes steamers, selon le cas, excepté lorsque les trains réguliers pourront, dans l'opinion du maître-général des postes, être employés pour cet objet sans retarder les dites malles océaniques; et un espace suffisant dans le char sera destiné spécialement aux malles océaniques, qu'elles soient transportées par des trains spéciaux ou par des trains réguliers, et cet espace sera préparé selon que l'exigera le maître-général des postes afin que l'on puisse assortir les dites malles chemin fesant.

9. Tout service succursal se fera par la compagnie tel que prescrit dans le contrat précédent, et la dite compagnie sera tenue spécialement d'avoir des voitures couvertes entre les stations et les bureaux de poste à Montréal et à Toronto.

10. Le prix à payer pour le service ci-dessus décrit sera comme suit: Cent soixante piastres par mille de chemin de fer, par année, pour tous services, excepté celui par train spécial, entre Portland et la ligne frontière, pour lequel il sera payé une somme égale à sept piastres de plus par mille, par année, sur le nombre total de milles, et fesant les deux sommes une compensation totale pour tous services de cent soixante et sept piastres par mille de chemin de fer par année, ce qui donne une somme de $167,417.50 par année pour le nombre total de milles sur lequel est basé le présent arrangement.

Des paiements seront faits trimestriellement aux périodes trimestrielles du département des postes.

11. Ce contrat est sujet à être révoqué par la Chambre des Communes du Parlement, si elle le juge à propos.

(Signé,) A. Campbell,
Maître-Général des Postes.

(Signé,) C. J. Brydges,
Directeur-Gérant C. G. T. C. F.

Ottawa, 7 avril 1869.

Cet arrangement conclu, le 23e jour de mars 1869, entre *Hugh Allan*, de la cité de Montréal, dans la province de Québec, dans la Puissance du Canada, propriétaire de navires, et l'honorable *Alexander Campbell*, Maître-Général des Postes de la dite Puissance, fait foi que:

1. Le dit *Hugh Allan* promet, s'engage et s'oblige lui-même, et ses héritiers et ayans-cause, d'établir et maintenir une ligne régulière de grands et puissants steamers devant voyager entre le port de Liverpool et celui de Québec ou de Montréal, une fois tous les sept jours, durant la saison de navigation sur le fleuve St. Laurent, et entre les ports de Liverpool et de Portland, pareillement une fois tous les sept jours, durant l'hiver.

2. Que les dits steamers seront des bâtiments de première classe, et que la ligne se formera de l'*Austrian*, de l'*Hibernian*, du *Moravian*, du *Peruvian*, du *Nestorian*, du *Prussian*, du *North American*, du *Nova Scotian*, et de tous autres bâtiments qui pourront subséquemment être bâtis ou achetés; mais aucun steamer ainsi bâti ou acheté ne sera de moindres dimensions ou de moindre force que l'Hibernian.

3. Que le dit Hugh Allan s'oblige de faire le service entre Liverpool et Québec ou Montréal alternativement, durant la saison de navigation sur le fleuve St. Laurent jusqu'à sa clôture, chaque année, et de faire au moins vingt-six voyages de Liverpool à Québec ou Montréal durant la saison de navigation sur le St. Laurent, et au moins vingt-six voyages de Québec ou Montréal à Liverpool durant le même temps; et la communication entre Liverpool à Portland commencera chaque année à la clôture de la navigation sur le St. Laurent, et se continuera jusqu'à son ouverture, et durant ce temps le dit Hugh Allan sera tenu de faire des voyages hebdomadaires de Liverpool à Portland et de Portland à Liverpool, de manière que durant chaque année il y ait un service hebdomadaire comprenant cinquante-deux voyages à l'Amérique et de l'Amérique; le dit entrepreneur s'obligeant de s'arrêter avec chacun des dits steamers, et de recevoir et débarquer les malles à Londonderry ou à tel autre port que le Maître-Général des postes du Canada désignera de temps à autre.

4. Que l'un des dits steamers laissera Liverpool, et un autre laissera Québec ou Montréal une fois tous les sept jours durant la saison de navigation sur le St. Laurent, et

qu'un autre laissera Liverpool et Portland respectivement, aussi une fois tous les sept jours durant le temps que la navigation sera close sur le fleuve St. Laurent en hiver.

5. Que le dit entrepreneur aura à choisir de temps à autre entre le port de Québec ou celui de Montréal comme terme des voyages des dits bâtiments sur le St. Laurent, suivant qu'il le jugera à propos, prenant en considération la profondeur de l'eau dans le fleuve et le lac, ou toute autre cause ; mais il n'aura pas le droit de terminer son voyage à Quebec sans la permission du maître-général des postes, excepté dans les cas où le steamer arriverait à Québec trop tard pour pouvoir se rendre à Montréal.

6. Que les steamers ne devront jamais s'approcher du Cap Race lorsque la brume ou la tempête rendrait la chose dangereuse.

7. Que le service en vertu de ce contrat commencera le premier jour d'avril mil huit cent soixante-neuf (1869), et se continuera jusqu'au premier jour d'avril mil huit cent soixante-et-douze (1872), et de là jusqu'à ce que l'une ou l'autre partie au contrat ait donné à l'autre partie douze mois d'avis préalable de son désir de mettre fin au contrat, et alors et en ce cas, à l'expiration des dits douze mois d'avis, le dit contrat cessera absolument d'avoir effet, et tant que continuera le contrat le dit entrepreneur sera tenu de transporter à chaque voyage des dits steamers les malles qui lui seront confiées ou qui seront confiées aux officiers en charge de ses bâtiments, par le maître-général des postes du Canada, pour être transmises à Liverpool ou en Irlande, ou par l'autorité postale à Liverpool ou en Irlande pour être transportées au Canada, ou toutes autres malles entre les dits ports qu'il pourra être requis de transporter à la demande du maître-général des postes, ou par son ordre.

8. Que les malles seront reçues et délivrées respectivement par l'entrepreneur à Liverpool, à Londonderry, à Québec ou à Portland, selon le cas, et que les frais à encourir pour le transport des malles des dites places aux steamers et des steamers aux dites places, seront supportés par l'entrepreneur.

9. Qu'il n'y aura aucune responsabilité en vertu de ce contrat de la part du dit entrepreneur quant au contenu des dites malles, lorsqu'elles ne seront pas délivrées, dans le cas où le défaut de les délivrer est le résultat des dangers de la mer ou des dangers qui se rattachent à la navigation par bâtiments à vapeur, et n'est pas causé par la négligence, le manque d'habileté ou la mauvaise conduite du dit entrepreneur, de ses agents ou serviteurs.

10. Que le dit entrepreneur devra trouver et fournir un local suffisant à bord de chacun des dits steamers pour y déposer les malles et pour les assortir et distribuer à bord, lequel local sera appelé "Bureau de Poste;" il devra aussi préparer de tels appartements de telle manière que l'exigera le maître-général des postes, et il recevra à bord de chacun des dits steamers des officiers et commis, n'excédant pas deux en nombre dans chaque steamer, pour assortir les dites malles et en prendre soin, et il leur fournira les rations ordinaires et les admettre à la chambre.

11. Que le dit entrepreneur fournira aux dits steamers le combustible, les provisions de bouche, les gréments et toutes les choses nécessaires pour les mettre en état de faire les voyages convenus et pour mettre en sûreté les malles et les passagers.

12. Que le dit entrepreneur fera de temps à autre, et en tout temps pendant la durée de ce contrat, tous les changements ou améliorations dans la construction, l'équipement ou les machines de chacun des dits bâtiments dont il se servira pour remplir les conditions de son contrat, que l'état avancé de la science lui suggèrera, et il annoncera le départ des steamers en Europe et en Amérique de la manière que le prescrira le gouverneur en conseil.

13. Que le jour du départ des dits steamers sera fixé par Son Excellence le Gouverneur Général en conseil, et aussi souvent qu'il le jugera à propos dans l'intérêt du service public ; pourvu que dans les cas de changements deux mois d'avis soient donnés à l'entrepreneur par le gouvernement.

14. Que le dit maître-général des postes aura, dans le cas de nécessité, le droit de retarder le départ des dits steamers pendant l'espace de vingt-quatre heures.

15. Que le maître-général des postes aura le droit de retarder ultérieurement le départ des dits steamers pendant un espace de temps n'excédant point quarante-huit heures, et pour ce retardement, l'entrepreneur aura le droit de réclamer la somme de cent louis courant pour chaque vingt-quatre heures de retardement au-delà des première vingt-quatre heures mentionnées dans la clause précédente.

16. Que le dit Hugh Allan s'engage et s'oblige d'avoir en tous temps à sa disposition un nombre suffisant de steamers de la description susdite pour faire les voyages ci-dessus mentionnés et convenus, et que le temps employé par les dits steamers à faire leurs voyages de Liverpool, n'excèdera pas treize jours sur une moyenne des voyages accomplis tous les trois mois ; mais si, par suite de la tempête, les voyages de Liverpool à Portland durant les mois de décembre, janvier et février, excédaient, dans une année, quatorze jours sur une moyenne des voyages accomplis durant les dits trois mois, le dit Hugh Allan ne sera sujet à aucune peine en conséquence, pourvu que la moyenne des dits voyages de Liverpool pendant les dits mois n'excède point quinze jours.

17. Que pour calculer le temps employé par les steamers à faire leurs voyages de Liverpool, il sera tenu compte du temps pendant lequel les steamers attendront à Londonderry l'arrivée des malles pour le Canada.

18. Que lorsque la brume ou la glace sera la cause qu'il y a du danger à laisser aller le bâtiment à toute vitesse, il sera du devoir du capitaine de ralentir ou arrêter la marche du bâtiment, selon l'exigence du cas, et le temps perdu de cette manière, si cette perte est prouvée à la satisfaction du maître-général des postes, tel que ci-après mentionné, sera alloué à l'entrepreneur en sus du temps spécifié pour la durée du voyage.

19. Que la preuve de cette perte de temps se fera au moyen d'un rapport des faits préparé et assermenté par le capitaine et de toute autre manière que l'entrepreneur jugera convenable, ou que le maître-général des postes exigera, et la preuve à fournir par le dit Hugh Allan sera soumise au maître-général des postes immédiatement après l'arrivée du steamer dans le port, savoir, à Québec, à Portland ou à Liverpool, et ce rapport et cet affidavit du capitaine relatifs au temps perdu et à la nécessité de cette perte de temps, seront une preuve *primâ facie* aux fins de la clause précédente.

20. Que dans le cas où quelque accident sérieux arriverait à quelqu'un des steamers employés en vertu de ce contrat, par suite duquel ce steamer serait empêché de faire le voyage à Liverpool, l'entrepreneur sera libre de substituer un autre steamer à l'effet de transporter les malles pour ce voyage seulement.

21. Que le dit entrepreneur ne sera pas tenu de payer pendant la durée de ce contrat les droits de phare ou autres droits semblables que, comme propriétaire de steamers qui devront être employées au dit service, il devrait être tenu de payer.

22. Que dans le cas où la durée moyenne des voyages de Liverpeol et à Liverpool, dans un espace de trois mois excèderait le temps mentionné dans le contrat comme donnant lieu à une peine, l'entrepreneur paiera cent louis courant pour chaque espace de vingt-quatre heures excédant tel temps, pour les premières cent quarante-quatre heures d'excédant sur la totalité des voyages faits durant ces trois mois comparée avec le temps fixé par le contrat, et deux cents louis courant pour chaque espace de vingt-quatre heures d'excédant au-delà des premières cent quarante-quatre heures d'excédant sur les voyages pendant les dits trois mois.

23. Qu'aucune peine ne sera encourue pour aucun délai occasionné par un naufrage ou un accident ne provenant point de la mauvaise conduite ou du défaut d'habileté de la part de l'entrepreneur ou de ses serviteurs, ou occasionné pour avoir aidé à des bâtiments en détresse ou à leurs passagers.

24. Que le dit Hugh Allan s'oblige de payer au receveur-général du Canada, pour chaque voyage qu'il n'aura pas accompli conformément à son contrat, une amende de cinq mille piastres, et il perdra son droit de se faire payer les voyages qu'il n'aura point faits proportionnellement au montant fixé par le présent contrat pour tous les voyages convenus.

25. Que le présent contrat est fait pour et en considérations de la somme de cinquante-quatre mille cinq cents louis (£54,500 courant) par année, payable trimestriellement à l'entrepreneur par le maître-général des postes, le premier paiement devant se faire le premier jour de juillet mil huit cent soixante-neuf (1869.)

26. Qu'il sera loisible au gouvernement du Canada de mettre un terme au présent contrat et de le rendre absolument nul en tout temps, si les conditions n'en étaient pas bien remplies et exécutées suivant leur sens vrai et honnête, et ce, sans être obligé d'avoir recours à la loi ; mais que le dit contrat ne pourra être annulé par le gouvernement tant que ses clauses et conditions seront bien remplies et exécutées suivant leurs sens vrai et honnête ; et le droit du gouvernement de l'annuler pour une cause quelconque sera décidé

par quelque tribunal ayant juridiction dans ces matières, s'il en existe, ou par tout tribunal qui pourra être créé par le parlement pour cet objet, et ce tribunal décidera sommairement et sans que le dit Hugh Allen puisse porter l'affaire en appel, et il pourra pour l'expédition plus prompte de l'affaire, se dispenser de toutes formalités et de toutes régles applicables à tout autre cas.

Si le gouvernement du Canada se décide à annuler le contrat, aucune amende ne sera payable pour les fautes ou aucunes fautes pour lesquelles ce contrat sera ainsi annulé.

Que si le maître-général des postes nomme tout autre port en Irlande que celui de Londonderry pour recevoir et délivrer les malles, il sera fait aux conditions du contrat des modifications équitables en conséquence de tel changement de port.

Que le dit entrepreneur aura le pouvoir de rendre nul le présent contrat en donnant au gouvernement un avis préalable de douze mois de son intention de ce faire.

Que ce contrat est fait sujet à la sanction du parlement à sa prochaine session.

En foi de quoi les dites parties ont signé les présentes et y ont apposé leur sceau ce vingt-trois mai, dans l'année de Notre Seigneur mil huit cent soixante-et-neuf.

(Signé,) HUGH ALLAN. [L.S.]
" A. CAMPBELL, M. G. P. [L.S.]

Signé, scellé et délivré en présence de

(Signé,) W. H. GRIFFIN.

Ottawa, 23 mars 1869.

MALLES D'HALIFAX.

Clauses d'un arrangement conclu le douzième jour d'avril, dans l'année de Notre Seigneur mil huit cent soixante-et-neuf, entre l'honorable Alexander Campbell, maître-général des postes de Sa Majesté, dans et pour la Puissance du Canada pour le temps d'alors, de première part; William Inman, de Liverpool, dans le comté palatin de Lancaster, dans cette partie de la Grande-Bretagne appelée Angleterre, (lequel dit William Inman et ses exécuteurs et administrateurs sont ci-après désignés sous le nom d'entrepreneurs), de seconde part; et Thomas Langton Birley, de Carr Hill, Kirkham, dans le comté de Lancaster susdit, écuier, et Charles Inman, de Liverpool susdit, de troisième part, fesant foi que le dit William Inman, pour lui-même, ses héritiers, exécuteurs et administrateurs, convient par les présentes avec le maître-général des postes du Canada, ses exécuteurs, administrateurs, successeurs et ayants-cause, comme maître-généraux des postes de Sa Majesté pour la Puissance du Canada pour le temps d'alors, de ce qui suit, savoir :—

1. Les entrepreneurs transporteront ou feront transporter, par de bons et suffisants steamers, toutes les malles de Sa Majesté (laquelle désignation comprendra, pour les fins de ce contrat, tous sacs, boîtes ou paquets de lettres, journaux, livres ou papiers imprimés, et tous autres articles transmissibles par la malle, sans égard au lieu auquel ils sont adressés ou à celui d'où ils sont expédiés), aussi, tous sacs vides, boîtes vides et autres objets employés ou à être employés pour l'accomplissement du service postal, qui seront expédiés par le département des postes, ou à ce département, ou de ce département, ce que le dit maître-général des postes ou quelqu'un de ses officiers ou agents voudra faire transporter du port de Queenstown, en Irlande, au port d'Halifax, dans la Nouvelle-Ecosse, chaque dimanche alternatif, (les entrepreneurs étant cependant libres, dans les cas où des passagers d'entrepont embarqueront dans les dits steamers à Queenstown, d'attendre à ce port jusqu'à tel temps, le lundi, que l'acquit des dits steamers par les officiers d'émigration du gouvernement soit obtenu), et d'Halifax à Queenstown chaque vendredi alternatif, à telles heures que le dit maître-général des postes fixera, et ils recevront duement et délivreront en lieux sûrs et à leurs frais les dites malles de Sa Majesté à Queenstown et Halifax respectivement.

2. A dater du sixième jour de juillet mil huit cent soixante huit, et de ce moment-là chaque dimanche ou lundi alternatif qui pourra être fixé à l'occasion par le dit maître-général des postes, pendant la durée du présent contrat, les entrepreneurs devront avoir au dit port de Queenstown, à l'heure qui sera indiquée par le maître-général des postes, un bon et suffisant steamer propre à la navigation océanique, pour le transport des dites malles, et le dit steamer procédera sans perdre de temps à Halifax immédiatement après que les malles de Sa Majesté auront été embarquées, et ils devront avoir, au dit port d'Halifax le vendredi, troisième jour de juillet mil huit cent soixante-huit, et ensuite chaque vendredi alternatif pendant la durée du contrat, à telle heure que le maître-général des postes indiquera, un bon et suffisant steamer capable de supporter la mer, pour le transport des dites malles, et ce steamer procédera sans perte de temps au port de Queenstown aussitôt que les malles auront été embarquées.

3. Un local séparé et sûr d'une grandeur suffisante et protégé contre l'eau sera fourni dans chacun des dits steamers pour y déposer et garder en sûreté les malles de Sa Majesté, et le local ainsi fourni sera soumis à l'approbation du maître-général des postes du Canada pour le temps d'alors, ou de telle personne qu'il nommera pour l'inspecter et l'approuver, et les maîtres ou commandants des dits steamers prendront soin des dites malles et veilleront à leur réception et délivrance, et les entrepreneurs seront responsable de telle réception et délivrance, et chacun des dits maîtres ou commandants fera la déclaration ordinaire ou les déclarations requises ou qui pourront à l'avenir être requises par le maître-général des postes dans des cas semblables, à l'effet qu'il accomplira les services que le maître-général des postes ou ses agents pourront requérir, et tout tel maître, commandant ou officier dûment autorisé par lui et qui sera chargé des malles délivrera toutes les malles à leur arrivée à Halifax ou à Queenstown de tout tel steamer entre les mains du maître de poste ou de toute autre personne à ces places respectivement que le maître-général des postes aura préposée pour les recevoir.

4. Les entrepreneurs ne transporteront point dans aucun des steamers employés en vertu de ce contrat de nitro-glycerine ou d'autre article que le Lloyd aura déclaré être particulièrement dangereux.

5. Les entrepreneurs et tous officiers commandants oo autres officiers employés à l'exécution du présent arrangement, et tous agents, matelots et serviteurs des entrepreneurs seront en tout temps attentifs, aux ordres et instructions du maître-général des postes, de ses officiers ou agents, quant à la manière, et au temps de débarquer, délivrer et recevoir les malles et au lieu où elles doivent être reçues.

6. Tous les frais encourus pour se procurer les steamers qui devront être employés en vertu de ce contrat, et les meubles, gréments, etc., des dits steamers, et pour les maintenir en état de supporter la mer et en bon état, et les traitements et gages des officiers, matelots et serviteurs employés à leurs administration, et tous les autres risques, droits de port, droits de pilotage et autres droits, assurances et toutes autres dépenses quelconques concernant les dits steamers seront entièrement supportés par les entrepreneurs.

7. Les entrepreneurs ne recevront, ne prendront, ni ne permettront de recevoir ou prendre à bord d'aucun des dits steamers, des lettres pour être transportées, autres que celles qui seront contenues dans les malles de Sa Majesté (sauf et excepté les lettres qui par la loi sont exemptées en vertu du privilége exclusif du maître-général des postes), ni les malles destinées à être transportées pour aucune colonie ou aucun pays étranger, sans le consentement du maître-général des postes, et dans le cas de pareille contravention respectivement, les entrepreneurs seront sujets à être poursuivis pour avoir manqué à leur engagement.

8. Et en considération de l'accomplissement fidèle par les entrepreneurs de tous services qu'ils se sont par les présentes engagés à accomplir, le maître-général des postes convient qu'il leur soit payé à même telles aides et tels subsides qui pourront être affectés par le parlement de la Puissance du Canada pour cet objet, pour chaque voyage avec les malles, en vertu de ce contrat, de Queenstown à Halifax ou d'Halifax à Queenstown, la somme de trois cent douze louis dix chelins cours sterling de la Grande-Bretagne; ces paiements devant se faire aux jours ordinaires des trimestres.

9. Il sera loisible au maître-général des postes par un écrit sous son seing ou sous le seing de son député, ou celui du secrétaire du département des postes du Canada, de mettre fin en tout temps au présent arrangement, sans aucun avis préalable, dans le cas où les

entrepreneurs auront manqué à leur engagement, et les entrepreneurs n'auront droit à aucune indemnité à raison de telle annulation du contrat; et cette annulation ne privera le maître-général des postes d'aucun recours auquel il aurait eu droit autrement par rapport à ce manquement ou à tout manquement antérieur au dit engagement, ni n'aura l'effet d'empêcher d'achever un voyage qui aura été commencé au temps de la dite annulation.

10. A l'expiration du mois de juin mil huit cent soixante-et-onze, tout steamer devra délivrer les dites malles conformément au dit arrangement, lequel sera considéré comme ayant pris fin à l'arrivée de tel steamer en dernier lieu mentionné à Halifax ou Queenstown.

11. Et il est par les présentes convenu et déclaré que ce contrat commencera le premier de juillet mil huit cent soixante-et-huit, et continera en force jusqu'au treizième jour de juin mil huit cent soixante-et-onze, et alors il prendra fin, mais non de manière à empêcher l'une ou l'autre des parties de se prévaloir de ce contrat pour le recouvrement de toute somme d'argent ou de tous dommages dans le cas où il y aurait eu manquement à ce contrat avant qu'il ait ainsi pris fin.

12. Tous avis ou ordres que le dit maître-général des postes, ses officiers, agents ou autres sont par les présentes autorisés à donner aux entrepreneurs, à leurs officiers, serviteurs ou agents, pourront être délivrés au maître ou commandant de tout steamer susdit, ou à tout autre officier ou agent des entrepreneurs chargés de l'administration de tout steamer employé à la mise à exécution du présent arrangement, ou ils pourront être laissés aux entrepreneurs ou leur être transmis par la malle à leur bureau ou lieu d'affaires, à Liverpool ou à toute autre place, et ces avis et ordres ainsi donnés ou signifiés seront obligatoires pour les entrepreneurs; mais tout avis relatif à la terminaison de ce contrat sera signifié aux entrepreneurs, à leurs officiers ou agents, à leur bureau ou à leur dernier bureau connu à Liverpool.

13. Les entrepreneurs ne transporteront ni ne sous-loueront cet arrangement, ni aucune partie de cet arrangement, ni n'en disposeront autrement, sans le consentement par écrit du maître-général des postes à cet effet.

14. Les entrepreneurs s'engagent par les présentes à employer pour l'accomplissement de leur contrat des bâtiments de première classe pareils à ceux qui ont été employés pour l'accomplissement du contrat avec le gouvernement impérial pour le même service durant les premiers six mois de l'année 1868.

En foi de quoi les dites parties aux présentes ont apposé leur seing et sceau le jour et l'an en premier lieu ci-dessus mentionné.

Signé, scellé et délivré par les dits William Inman et Charles Inman en présence de	A. CAMPBELL.	[L.S.]
F. HARRIS, Water St., Liverpool.		
Signé, scellé et délivré par le dit	WILLIAM INMAN,	[L.S]
Thomas Langton Birley en présence de	T. LANGTON BIRLEY,	[L.S.]
WILLIAM HULLEY, commis-marchand, Kirkham.	CHAS. INMAN.	[L.S.]

Signé, scellé et délivré par le dit honorable Alexander Campbell, Maître-Général des Postes du Canada, en présence de

W. H. GRIFFIN,
Dép. du M.-G. P., C.

RÉPONSE

A une adresse de la Chambre des Communes, en date du 29 avril 1869, demandant un état indiquant le montant annuel des importations et des exportations du Canada, depuis le 1er jour de janvier 1853 jusqu'au 1er jour de janvier 1869, distinguant les importations des Etats-Unis et les exportations aux Etats-Unis des importations et exportations de la Grande-Bretagne et à la Grande-Bretagne et autres pays, et indiquant la valeur des marchandises qui, chaque année, sont entrées ou qui seraient entrées libres de droit sous l'opération du Traité de Réciprocité.

Par Ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat.

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,
Ottawa, 14 Mai 1869.

TABLEAU indiquant le montant annuel des importations et des exportations du de jauvier 1869, distinguant les importations des Etats-Unis et les exportations Grande-Bretagne et autres pays, et indiquant la valeur des marchandises qui, du Traité de Réciprocité.

ANNEES.	Grande-Bretagne.		Colonies Britanniques.		Fra
	Imposables.	Libres.	Inposables.	Libres.	Imposables.
	$	$	$	$	$
Année finissant le 31 décembre 1853.....	18,225,532	263,584	285,700	350,440	.....
do do 1854.....	22,628,964	334,364	333,564	344,216	.....
do do 1855.....	12,586,304	717,168	631,376	248,740	.....
do do 1856.....	16,742,736	1,470,196	571,340	478,864	.....
do do 1857.....	15,812,808	1,746,216	432,688	346,020	.....
do do 1858.....	11,361,915	925,138	254,856	168,970	.....
do do 1859.....	13,593,617	1,192,467	116,461	265,827	.....
do do 1860.....	14,437,211	1,422,769	105,042	304,624	.....
do do 1861.....	15,632,927	2,312,643	193,151	306,397	.....
do do 1862.....	15,989,134	5,100,781	322,866	251,454	.....
do do 1863.....	16,724,690	3,452,274	341,085	301,823	.....
Semestre finissant le 30 juin 1864.....	10,724,931	1,153,976	258,389	52,575	.....
Annnée fiscale do 1865.....	17,775,773	3,260,098	425,329	295,570	685,813
do do 1866.....	25,469,502	3,515,097	343,150	620,379	1,126,663
do do 1867.....	26,227,818	7,833,151	518,937	727,238	1,105,366
do do 1868.....	22,801,213	7,750,394	527,251	455,650	1,184,692
Semestre jusqu'au 1er janvier 1869.....	11,776,326	2,945,227	393,210	163,843	598,443

A. Seraient entrées libres de droit en vertu du traité de réciprocité, si ce traité eût été en force.
B. $581,644 entrées libres de droit en vertu du traité de réciprocité, après le 18 octobre, date à laquelle
C. Entrés libres de droit en vertu du traité de réciprocité.
D. Entrés libres de droit en vertu du traité de récipocité, avant le 17 mars, date à laquelle le traité a

Departement des Douanes,

Ottawa, 11 Mai 1869.

Canada (Ontario et Québec), depuis le 1er jour de janvier 1853 jusqu'au 1er jour
aux Etats-Unis des importations et exportations de la Grande-Bretagne et à la
chaque année, sont entrées ou qui seraient entrées libres de droit sous l'opération

NCE.	ALLEMAGNE.		ETATS-UNIS.		AUTRES PAYS ETRANGERS.		OBSERVATIONS.	
Libres.	Imposables	Libres.	Imposables.	Libres.	Imposables.	Libres.	Montants qui sont entrés ou seraient entrés libres de droit des Etats-Unis en vertu du traité de réciprocité.	
$	$	$	$	$	$	$	$	
.....	.....	.....	10,656,580	1,125,564	1,037,704	36,320	1,649 070	A.
.....	.....	.....	13,449,340	2,083,756	1,303,708	51,400	3,056.506	B.
.....	.....	.....	11,449,472	9,379,204	1,033,492	40,416	7.725,572	
.....	.....	.....	12,770,924	9,933,584	1,507,620	109,112	8,082,820	
.....	.....	.....	9,966,428	10,258,220	810,764	57,444	8,642.044	
.....	.....	.....	8,473,607	7,161,958	614,535	117,548	5,564,615	
.....	.....	.....	9,036,371	8,556,545	664,631	129,242	7,106,116	
.....	.....	.....	8,532,544	8,740,485	820,653	84,607	9,069,098	C.
.....	.....	.....	8,346,633	11,859,447	922,037	176,926	9,980,937	
.....	.....	.....	6,128,783	16,514,077	1,535,587	138,257	14,430,626	
.....	.....	.....	3,974,396	14,483.287	1,898,099	136,552	12,339,367	
.....	.....	.....	2,177,003	5,775,398	1,149,563	114,877	4,875,630	
65,854	357,337	29,380	3,991,226	10,829,351	2,077,672	58,588	9,131,641	
88,427	330,776	63,034	4,362,167	10,880,667	1,643,018	167,597	8,751,931	D.
69,478	314,402	68,999	6,064,018	7,997,137	1,526,208	184,923	6,473,520	
46,132	377,521	102,520	7,188,436	10,411,837	1,383,449	118,855	7,851,938	A.
19,744	265,680	65,517	3,140,752	6,642,800	1,162,711	19,741	5,644,119	

le traité est devenu en force.

expiré.

R. S. M. BOUCHETTE,
Commissaire des Douanes.

TABLEAU du montant annuel des exportations du Canada (Ontario et Québec), du 1er janvier 1853 au 1er janvier 1869, distinguant les exportations aux Etats-Unis de celles à la Grande-Bretagne et autres pays.

ANNEES.	Grande-Bretagne.	Colonies Britanniques dans l'Amérique du Nord et les Antilles.	France.	Allemange.	Etats-Unis.	Autres pays.	Monnaies et lingots.	
							Grande-Bretagne.	Etats-Unis.
	$	$	$	$	$	$	$	$
Année finissant le 30 décembre 1853.....	11,465,408	1,380,466	.....	.....	10,725,455	229,974	.....	.....
do do 1854.....	10,876,715	1,538,264	.....	.....	10,418,883	185,329	.....	.....
do do 1855.....	6,738,441	1,027,197	.....	.....	20,002,291	420,533	.....	.....
do do 1856.....	10,467,744	1,096,844	.....	.....	20,218,654	263,775	.....	.....
do do 1857.....	11,102,045	875,239	.....	.....	14,762,641	266,699	.....	.....
do do 1858.....	8,898,611	960,428	.....	.....	13,373,138	240,432	.....	.....
do do 1859.....	7,973,106	847,500	.....	.....	15,586,917	355,806	3,652	.....
do do 1860.....	12,749,891	723,534	.....	.....	20,698,348	370,889	89,178	50
do do 1861.....	18,787,592	1,043,321	.....	.....	16,158,374	380,395	119,513	125,000
do do 1862.....	15,045,420	840,646	.....	.....	16,980,810	550,252	178,997	.....
do do 1863.....	17,401,856	992,738	.....	.....	20,910,533	841,002	61,862	1,623,541
Six mois finissant le 30 juin 1864.....	4,700,244	362,106	.....	.....	8,022,963	94,029	28,036	676,130
Année fiscale finissant le 30 juin 1865.....	14,637,158	1,106,370	142,356	7,415	24,213,582	686,079	88,850	1,599,341
do do 1866.....	12,766,668	1,635,109	116,332	52,795	36,771,335	700,714	214,973	2,182,618
do do 1867.....	14,450,854	3,603,012	266,987	29.344	26,595,340	624,572	511,650	2,404,384
do do 1868.....	17,626,745	*868,120	95,393	44,943	23,336,462	663,992	889,032	3,975,189
Six mois finissant le 30 juin 1869.....	10,968,467	*544,751	40,277	32,910	14,836,245	449,760	10,396	1,699,253

* Les marchandises expédiées à la Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick ne sont pas comprises depuis le 1er juillet 1867.

R. S. M. BOUCHETTE.

DEPARTEMENT DES DOUANES,
Ottawa, 5 Mai 1869.

RÉPONSE

A une Adresse de la Chambre des Communes, en date du 23 avril 1869 ; demandant copie de toute correspondance relative à la démission de M. Cameron, ci-devant Maître de Poste de la Rivière des Habitants, dans le comté d'Inverness, Nouvelle-Ecosse.

Par Ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat.

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,
Ottawa, 18 Mai 1869.

[*Conformément à la recommandation du comité-conjoint des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

ÉTAT

Des comptes de la Maison de la Trinité de Québec, y compris le fonds des pilotes infirmes, à venir, dans le premier cas, au 30 juin 1868, et, dans le second cas, au 31 décembre.

Dt. La Maison de la Trinité de Québec en compte courant avec Alexandre LeMoine, trésorier. *Av.*

1868.		$ cts.	$ cts.
30 juin	Montant déposé à la Banque de Montréal au crédit du receveur-général..	.....	215 32
" "	Montant payé pour les items qui suivent :—		
	1. Dépenses contingentes	4,335 48	
	2. Bureau du havre	1,945 94	
	3. Bouées	2,437 51	
	4. Balises	26 80	
	5. Huile	386 35	
	6. Quarantaine	9 00	
	7. Dépôt des provisions	794 23	
	8. Phare flottant	2,515 28	
	9. Provisions	165 04	
	10. Phare de Portneuf	111 56	
	11. do Ste. Croix	61 89	
	12. do St. Antoine	129 56	
	13. do Bellechasse	87 42	
	14. do Ile aux Grues	100 29	
	15. do Piliers	548 09	
	16. do Kamouraska	232 25	
	17. do Pélérins	78 17	
	18. do Pot à l'eau-de-vie	81 19	
	19. do Ile Rouge	393 09	
	20. do Ile Verte	386 51	
	21. do Biquet	305 64	
	22. do Pointe-aux-Pères	2,207 22	
	23. do Pointe des Monts	1,236 86	
	24. do Cap des Rosiers	555 59	
	25. do Pte. O. d'Anticosti	504 22	
	26. do Pte. S. O. do	508 98	
	27. do E. E. do	333 53	
	28. do Forteau	568 36	
	29. do Belle Ile	1,357 63	
	30. Phare de la Péninsule	83 40	
	31. Havre de Gaspé	228 22	
	32. Divers	2,219 20	
	33. Salaires des employés de la Maison de la Trinité	9,498 33	
	34. Salaires des gardiens des phares	12,039 49	

1868.		$ cts.	$ cts.
30 juin	Produits de la vente d'anciennes provisions renvoyées des dépôts de provisions, surplus d'huile de marsouin, et barils d'huile, reçus des personnes suivantes:		
	De W. T. Jeffery et Cie., huile de marsouin	40 00	
	" M. Cotton, anciennes provisions	87 73	
	" Rév. W. Wainwright, do	58 00	
	" Paul Pouliot, do	25 99	
	" Jno. Blamplied, vieux barils d'huile	3 60	
" "			215 32
" "	Mandats de l'Hon. Receveur-Général	22,000 00	
	Chèques du département de la marine et des pêcheries	24,749 00	
			46,749 00

35. Enquêtes sur les pilotes	251 61					
36. Phare de la Pointe St. Laurent	21 70	46,745 63				
Balance		3 37				
		$46,964 32				$46,964 32

Reconnu exact sous serment ce 5 novembre 1868.

(Signé,) DANIEL MCGIE, J. P.

A. LEMOINE,
Trésorier.

Examiné et trouvé correct,

(Signé,) VITAL TETU,
Maître.

E.E. Québec, 30 juin 1868.

Dt. Le fonds des pilotes infirmes en compte courant avec Alex. LeMoine, trésorier de la Maison de la Trinité, Québec. *Av.*

		$ cts.	$ cts.
1868.	Pensions et secours payés durant l'année 1868—		
	Arrérages de pensions jusqu'au 31 décembre 1867..	93 00	
	Montant des pensions pour le trimestre expirant le 31 janvier 1868	2,211 45	
	Montant des pensions pour le trimestre expirant le 30 avril 1868	2,234 77	
	Montant des pensions pour le trimestre expirant le 31 juillet 1868	2,229 98	
	Montant des pensions pour le trimestre expirant le 31 octobre 1868	2,110 47	
	Secours accordés pendant l'année 1868	356 99	
			9,246 66
	Payé les sommes suivantes—		
	A F. Evanturel, pour publication dans le "Canadien" de l'état annuel du fonds	17 60	
	" Middleton et Dawson, pour publication dans la "Quebec Gazette"	18 10	
	" A. Côté et Cie., pour publication dans le "Journal de Québec," et impression de blancs et certificats	33 52	
	" Compagnie Canadienne d'Express, fret pour le transport des bons transmis au receveur-général en échange d'effets de la Confédération.	7 80	
	" L. M. Lavoie, inhumation d'Ed. Lavoie, pilote, décédé	20 00	
	" J. McNider et Cie., courtiers, escompte sur monnaie d'argent vendu ($1,300), intérêt sur des bons	42 25	
	" R. Dobell et Cie., commission payée en trop sur le navire de la "City of Manchester"	2 47	
	" C. Tétu, payé à R. Alleyn, avocat, à compte de frais légaux	50 00	
	" Somme accordée annuellement au trésorier pour un commis chargé de l'aider à percevoir et répartir le fonds des P. I.	440 00	
			631 74

		$ cts.	$ cts.
1868.	Balance entre les mains du trésorier le 31 décembre 1867		4,992 07
	Capital et intérêt reçus durant l'année 1868 :—		
	Des commissaires du havre de Québec, 1 année d'intérêt sur $1,000, jusqu'au 1er juillet 1868	60 00	
	" Syndics des chemins à barrières, 1 année d'intérêt sur $22,800, jusqu'au 1er juillet 1868	1,368 00	
	" Pierre Boisseau, 1 do $2,600, jusq. 26 janv. 1868.	156 00	
	" Ministre et des syndics de l'église St. André, 1 année d'intérêt sur $2,000, jusq. 18 nov. 1867.	120 00	
	" Corporation de la ville de Québec, 1 année d'intérêt sur $600, jusq 1er octobre 1868..$42 00		
	" Corporat. de la ville de Québec, 1 année d'int. sur $8,000, jusq. 1er nov. 1868.. 546 00	588 00	
	" F. J. Pouliot, 1 do., $300, 12 déc. 1868	18 00	
	" A. Marmer., 1 do $240, 28 mars 1863	14 40	
	" Gouvernement provincial, arrérages de do., $12,400, 1er juillet 1868	801 30	
	" Succession Sir James Stuart, montant de l'obligation de G. Pemberton, du 9 mai 1840 $4,000 00		
	" Intérêt sur cette somme, du 9 mai 1867 au 23 octobre 1868 349 80	4,349 80	
	" J. B. Turgeon, à compte de son obligation 100 00		
	" Intérêt sur $500, jusqu'au 1er juin 1868. 30 00	130 00	
	" J. B. Dion, à compte de sa dette 30 00		
	" Arrérages d'intérêt jusq. 20 déc. 1868. 3 67	33 67	
	" Puissance du Canada, intérêt sur $12,400, jusqu'au 30 septembre 1868	185 47	
			7,824 64

Prete et Placements.			Amendes et Frais.		
Joseph Perin Lachance, pilote	20 00		Montant reçu durant l'année 1868		73 00
Jean Dion, do	40 00		**Commissions.**		
Chs. Brown, Jr do	40 00				
Ant. Audet Lapointe, do	300 00		Montant reçu durant l'année 1868		6,479 51
Gilbert Baillargeon, do	50 00				
Caisse d'Economie Notre Dame	2,300 00				
Banque Nationale	2,000 00				
Banque de prévoyence et d'épargnes de Québec	800 00	5,550 00			
Balance		3,940 82			
		$19369 22			$19,369 22

E. E. Maison de la Trinité, Québec,
31 décembre 1868.

A. LeMOINE,
Trésorier.

Reconnu exact sous serment,
ce 23 janvier 1869.
(Signé,) Daniel McGie,
J. P.

Examiné. Balance en caisse, $3,910.82.

(Signé,) Vital Tetu,
Maître.

RÉPONSE

A une adresse de la Chambre des Communes, du 29 avril dernier, demandant copie de toute correspondance échangée entre le Département des Douanes et des officiers des ports de la frontière au sujet de la saisie de navires étrangers ; aussi, des mémoires ou lettres adressés au Département des Douanes, et de tous arrêtés en conseil relatifs à ces saisies.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat.

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,
Ottawa, 11 mai 1869.

OTTAWA, 11 mai 1869.

MONSIEUR,—Conformément à l'adresse ci-jointe de la Chambre des Communes, en date du 29 avril, j'ai l'honneur de vous transmettre copie de toute la correspondance échangée entre ce département et des officiers de douanes aux ports de la frontière, etc., au sujet de la saisie de navires étrangers, ainsi que copie des mémoires ou lettres adressés au département, et de tous les arrêtés en conseil y relatifs, tels que déposés aux archives de ce bureau.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre obéissant serviteur,
R. S. M. BOUCHETTE.

L'Hon. H. L. LANGEVIN, C. B.,
Secrétaire d'Etat pour le Canada,
Ottawa.

[*Saisie du Steamer "Young America."*]

No. 22.

SAISIE No. 1.

RAPPORT des saisies faites par Charles Fraser, Percepteur des Douanes, à Wallaceburg, dans le Comté de Kent.—Port de Wallaceburg. Trimestre échu le 30 juillet 1868.

Epoque de la saisie et de sa reddition au percepteur.	Noms des officiers, emplois et stations.	Où et de qui saisi, cause de la confiscation et la loi en vertu de laquelle la confiscation est encourue.	Quantité, qualité et pays des marchandises, vaisseaux, voitures, etc.	Valeur probable des marchandises, vaisseau, voiture, etc., etc., respectivement.	Réclamés ou non, avec l'état des procédés si la réclamation a été faite, et autres observations génerales, et montant des dépenses encourues.
Troisième jour de juin 1868, entre 9 et 10 heures p. m.—Remise de suite au Percepteur.	Charles Fraser, Percepteur des Douanes, Wallaceburg.	Du capitaine du vaisseau, pour avoir violé les règlements de cabotage en remorquant un vaisseau allant d'un port canadien à un autre port canadien.	Le Steamer "Young America" d'Algonac. Construction américaine.	$4,000	Jusqu'ici la propriété n'a pas encore été réclamée. Evidemment le capitaine n'a pas encore pris une décision. Le montant des dépenses n'est pas encore considérable, n'étant que celles de deux connétables pour aider à faire la saisie et faire la garde hier soir, soit $5.00.

Maison de Douane, Wallaceburg,
1 Juin 1868.

(Signé,) CHARLES FRASER,
Percepteur.

QUESTIONS

Auxquelles doivent répondre les officiers préposés aux saisies, et dont il est fait mention dans l'article 20ème des Instructions du Percepteur.

1.—Date de la saisie et quand elle a été remise au percepteur. S'il y a quelques délais, expliquez-en la cause. *Réponse*—Le troisième jour de juin, A. D. 1868. Saisie par le percepteur en personne.

2.—Nom et rang de chaque officier ou personne employée dans les douanes, ayant pris part à la saisie. *Réponse*—Charles Fraser, percepteur de douanes.

3.—La quantité et la qualité des articles, de quels pays ils sont la production, et comment le fait est déterminé. *Réponse*—Le steamer "Young America," d'Algonac, construction américaine.

4.—Circonstances particulières qui ont conduit à la saisie, et la cause de la confiscation, par information ou non. *Réponse*—Information que le steamer cabotait en remorquant un vaisseau canadien allant d'un port canadien à un autre port canadien.

5.—Citez l'acte ou les actes du parlement, en spécifiant les sections en vertu desquelles la saisie est considérée sujette à confiscation. *Réponse*—Section 2 des règlements de cabotage du 12 avril 1861.

6.—Si la saisie a été accompagnée de quelque tentative de résistance, et, si oui, donnez toutes les particularités. *Réponse*—Rien.

7.—La valeur probable du bateau, des effets, etc., respectivement. *Réponse*—Environ quatre mille piastres.

8.—Si le vaisseau sur lequel les articles étaient importés est saisi, dites son nom et celui de son commandant, de quel pays, de quelle localité, son propriétaire et son tonnage, d'après le mesurage anglais, et s'il est anglais où et quand il a été enregistré. *Réponse*—Steamer "Young America," d'Algonac,—construction américaine, d'Algonac,—H. C. Harrow, commandant,—de 57 tonneaux. Propriétaire inconnu.

9.—Si les effets ont été saisis à bord d'un vaisseau, dites son nom et celui du commandant, de quel pays est le vaisseau et son tonnage d'après le mesurage anglais, d'où il vient, si le commandant a fait un rapport de ces effets, et, si non, s'il y a des raisons de croire que l'omission a été volontaire. *Réponse*—Aucun effet saisi, seulement le vaisseau.

10.—Si les effets ont été saisis sur les bateaux ou autres vaisseaux employés au déchargement ou débarquement des marchandises, dites de quel vaisseau ils ont été pris, et les noms des personnes impliquées dans la transaction. *Réponse*—Rien.

11.—Si les effets ont été saisis à terre dites les noms des personnes de qui ils ont été saisis, et si les chevaux, bêtes à cornes ou voitures employés au transport des effets ont été détenus. *Réponse*—Rien.

12.—Si les effets ont été saisis dans une bâtisse ou autre construction, dites par qui cette bâtisse est occupée et s'il y a des raisons pour croire que les locataires étaient de connivence pour mettre les effets dans la bâtisse, et en la possession de qui ils étaient lors de la saisie. *Réponse*—Rien.

13.—Dites si les personnes incriminées, d'après leur position, pourraient payer la pénalité, et si elles ont déjà été coupables de la même offense. *Réponse*—Le capitaine n'est pas en moyens. Les propriétaires sont probablement en mesure de payer la pénalité. Le vaisseau s'est déjà rendu coupable de la même infraction.

14.—Dites si on a réclamé les effets et si vous désirez que la propriété saisie soit poursuivie. Si oui, donnez les noms des témoins et autres particularités qui peuvent servir à la poursuite. *Réponse*—Aucune réclamation n'a été faite jusqu'ici. Je désire que la propriété saisie soit poursuivie. Témoins :—Thomas Bury, capitaine du remorqueur *Hero ;* James Kelly, capitaine de la barque *London*, et Daniel Johnson, de Wallaceburg, marchand.

NOTE.—Montant des dépenses légales et autres frais encourus jusqu'à l'époque du rapport de la saisie. *Réponse*—Dépenses de la saisie jusqu'à cette date, $5.

(Signé,) CHARLES FRASER,
Officier préposé aux saisies.

Une copie de "l'Entrée" devra être inclue—quand telle entrée aura été faite.

No. 6.

Rapport No. Consignataire,

A L'ENTRÉE.—Port de Wallaceburg, 3 juin 1868 ; Dans la barque (1) *London*, de Kingston, construction anglaise, propriété toute anglaise, d'environ 318 tonneaux, avec 10 hommes, outre J. Kelly, un sujet anglais, capitaine pour le présent voyage de Kingston.

Marques et nombres.	Ballots et contenu.	Lieu de chargement.	Où il a été consigné.
	Pas de cargaison.		

Je déclare que cette Entrée, qui m'est présentée et que je signe, est un rapport juste et exact du nom du vaisseau ci-dessus mentionné, de sa charge, construction, propriété, nombre et pays des marins, du commandant et du voyage actuels ; et qu'il contient de plus un état exact du chargement du dit vaisseau, avec les marques particulières, nombres, qualité et consignation de tous les effets et marchandises sur le dit vaisseau, au meilleur de ma connaissance et croyance ; et que la cargaison n'a pas été ouverte, ni aucun des articles livrés du vaisseau depuis son chargement à Kingston. (2)

Signé et déclaré le 3 juin, en la présence de Charles Fraser, Percepteur.

J. KELLY,
Capitaine.

(1) Insérez ici "à vapeur."

(2) Quand des effets ont été débarqués à d'autres ports, insérez ici : "excepté les effets débarqués, tel que spécifié dans le rapport ci-dessus."

MAISON DE DOUANE,
Wallaceburg, 4 Juin 1868.

MONSIEUR,—En vous transmettant le rapport de saisie ci-inclus, je désire vous faire connaître brièvement les circonstances qui s'y rapportent.

Hier, la barque anglaise *London* faisait son voyage ordinaire de Kingston à Wallaceburg ; étant arrivée à la Pointe de Baby, ou plutôt vis-à-vis cette station, il devint nécessaire d'employer un remorqueur pour la remorquer de la rivière Ste. Claire au lieu de sa destination, sur la rivière Sydenham, au-dessus de Wallaceburg. Le remorqueur anglais *Hero* accosta la barque et offrit de la remorquer à sa destination ; mais le capitaine refusa, alléguant qu'il avait engagé le *Young America*. Ce dernier alors s'en empara et la remorqua d'abord à travers la rivière du côté américain, puis l'amena à Wallaceburg.

Cette traverse de la rivière par la barque était évidemment faite dans le but de faire croire que le vaisseau allait d'un port américain à un port canadien. Mais le rapport ci-inclus du capitaine Kelly montre qu'il était en dernier lieu parti du port de Kingston ; et l'on peut prouver qu'il n'avait aucune affaire à l'endroit où le remorqueur l'avait conduit, du côté américain, son voyage étant de Kingston à Wallaceburg ; et l'endroit où le remorqueur américain amena la barque à Wallaceburg est dans les limites du territoire britannique.

Un frère du capitaine actuel de ce steamer, plus vieux que lui, avait, il y a trois ans, le commandement du dit steamer ; et afin de vérifier la teneur de la loi sur ce point, il avait écrit au Département des Douanes pour savoir s'il pouvait remorquer les vaisseaux de la rivière Ste. Claire à Wallaceburg. La réponse qu'il reçut de vous et qu'il me montra

était qu'un remorqueur américain pouvait remorquer des vaisseaux d'un port américain à un port anglais, ou d'un port anglais à un port américain, *mais ne pouvait remorquer un vaisseau d'un port britannique à un autre port britannique.*

Maintenant, dans le cas actuel, comme le vaisseau allait du port de Kingston à celui de Wallaceburg, il n'avait pas le droit de le remorquer, et comme le propriétaire du remorqueur à vapeur *Hero* m'a porté plainte contre le steamer *Young America* pour avoir violé les règlements de cabotage, je n'avais aucune autre alternative que de saisir ce dernier, ce que j'ai fait.

J'ai offert de remettre le bateau en liberté à la condition que le capitaine donnât des garanties qu'il attendrait la décision de l'affaire sous une forme légale, mais jusqu'ici il ne l'a pas encore fait.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre très obéissant serviteur,

(Signé,) CHARLES FRASER,
Percepteur.

R. S. M. BOUCHETTE, Ecr.,
Commissaire des Douanes,
Ottawa.

MAISON DE DOUANE,
Wallaceburg, 5 Juin 1868.

MONSIEUR,—Relativement au rapport de la saisie du steamer *Young America*, que je vous ai envoyé hier, je désire ajouter que le capitaine a décidé de référer l'affaire à Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil, et dans ce but il m'a remis une obligation avec deux cautions pour attendre la décision. Il a aussi préparé un exposé de l'affaire qu'il va, je crois, vous envoyer immédiatement; cet exposé correspond à celui que je vous ai transmis hier avec mon rapport, excepté qu'il soutient que lorsque d'abord il prit charge de la barque *London*, il était plus près de la rive américaine que de la rive canadienne, et dès lors dans les limites de la jurisdiction d'Algonac. Ayant conversé plus longuement avec le capitaine Kelly, du *London*, j'incline à croire que c'est vrai, et, de fait, j'aurais dû le déclarer ainsi plutôt qu'autrement, pour cette raison, savoir: cette saisie n'a pas été faite pour créer des dommages au capitaine Harrow, mais afin d'obtenir une décision qui serve à l'avenir de guide aux intéressés.

Si un remorqueur américain peut remorquer un vaisseau anglais (allant d'un port anglais à Wallaceburg) de la rivière Ste. Claire à sa destination en lui faisant simplement jeter l'ancre quelques pieds plus près de la rive américaine que de la rive canadienne, ce serait la chose la plus facile du monde que d'agir de même en tout temps et dans toutes les occasions, et les remorqueurs américains pourraient monopoliser le remorquage, tandis que les Etats-Unis ne permettent pas aux nôtres le moindre privilége sur leur côté de la rive; comme la concession de ce privilége donnerait de fait à tous les remorqueurs américains pleine liberté de remplir leurs fonctions dans et hors de la rivière, nos propriétaires de remorqueurs seraient complètement ruinés.

Comme le capitaine Harrow a résolu de laisser l'affaire à la décision du gouverneur, je désire dire que dans le cas où il serait déclaré coupable d'infraction aux règlements de cabotage, les parties les plus immédiatement intéressées seraient fort aises que le gouvernement jugeât à propos d'imposer une amende nominale seulement, parce qu'elles ne veulent qu'établir et définir les droits et priviléges des remorqueurs américains remorquant dans et vers la rivière Sydenham.

Votre lettre du 6 juin 1863, adressée à mon prédécesseur, déclare: "Que les remorqueurs américains ont le privilége de prendre un remorquage d'un port américain à un port canadien et d'un port canadien à n'importe quel port des Etats-Unis, mais aucun vaisseau de ce genre ne peut prendre un remorquage d'un port canadien à un autre port canadien sans une permissison spéciale du gouvernement." Maintenant, dans le cas qui nous occupe, je considère que la découverte d'un vaisseau faisant son voyage d'un port britannique à un autre port britannique, à quelques pieds plus près des rives américaines que des rives canadiennes, sur la rivière Ste. Claire (laquelle est commune aux deux pays pour les fins de la navigation), ne justifie pas un remorqueur américain de le remorquer à sa

destination jusqu'à la rivière Sydenham ; s'il le faisait, alors un vaisseau chargé ici pour Kingston, ou tout autre port anglais, pourrait mander un remorqueur américain afin de le remorquer aussi loin que c'est nécessaire, et pour éluder la loi et se mettre à l'abri des poursuites, il lui suffirait de se tenir un peu plus près de la rive américaine.

Si pareille tentative d'éluder la loi des États-Unis était faite par nos vaisseaux, elle serait réprimée de suite et punie de la manière la plus sévère ; et j'espère que lorsque le gouvernement examinera cette affaire, il ne perdra pas de vue les intérêts de nos propriétaires de remorqueurs.

Le tout respectueusement soumis.

J'al l'honneur d'être, Monsieur,
Votre très obéissant serviteur,
(Signé,) CHARLES FRASER.
Percepteur.

R. S. M. BOUCHETTE, Ecr.,
Commmissaire des Douanes,
Ottawa.

R. S. M. BBOUCHETTE.
Commissaire des Douanes,
Ottawa.

WALLACEBURG, 4 Juin 1868.

MONSIEUR,—Dans l'affaire de la saisie du steamer *Young America*, par Charles Fraser, Ecr., percepteur des douanes au port de Wallaceburg, pour une prétendue infraction aux règlements de cabotage du 12ème jour d'avril 1861 :

J'ai l'honneur de soumettre ci-inclus à votre considération un exposé des faits relatifs à cette prétendue infraction ; je l'ai préalablement soumis à M. Fraser, qui a dûment attesté son exactitude.

C'est le désir, non seulement des propriétaires du steamer en question, mais encore celui de plusieurs propriétaires de remorqueurs américains qui ont eu l'habitude de remorquer dans et hors du dit port de Wallaceburg, que l'affaire soit l'objet de l'examen le plus minutieux et que, quelle que soit la décision à laquelle on en arrive, elle soit finale, car les propriétaires du bateau ne sont pas disposés à porter l'affaire plus loin après votre décision ou celle du gouverneur en conseil. Il me semble que le steamer en question ne peut être regardé comme ayant violé les dits règlements, parce que la 2me section de l'ordre en conseil qui règle le commerce de cabotage, et sous l'autorité de laquelle la saisie en question a été opérée, stipule seulement qu'aucun vaisseau, excepté les vaisseaux canadiens ou possédés par des sujets anglais, ne devra transporter des marchandises ou des passagers d'un port canadien à un autre port canadien. La barque qu'on remorquait ne contenait ni fret ni passagers ; et quant au fait que le steamer prit la barque à sa remorque dans les eaux américaines et la remorqua au port de Wallaceburg sans toucher à aucune place intermédiaire, M. Fraser prétend que, quoique la barque se trouvât près de la rive amécaine quand le remorqueur la prit, elle ne devrait pas être considérée comme étant dans les eaux américaines, attendu que les eaux de la rivière Ste. Claire sont employées en commun par les vaisseaux canadiens et américains. M. Fraser soutient de plus qu'il était du devoir du commandant du steamer de s'assurer, avant d'en prendre la charge, de quel port la barque pouvait être partie,—ce qui n'est pas la coutume et ce que, je crois, vous ne trouverez pas qu'il était de son devoir de faire, surtout dans les circonstances.

Espérant que cette question recevra votre prompte attention,

Je suis, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé,) A. MCDOUGALL.

Dans l'affaire de la saisie du steamer *Young America*, de construction américaine, d'Algonac, saisi au port de Wallaceburg, dans le comté de Kent, le 3ème jour de juin A. D. 1868, par Charles Fraser, percepteur des douanes au dit port de Wallaceburg, pour une prétendue violation des règlements de cabotage du 12ème jour d'avril 1861, en remorquant un vaisseau allant d'un port canadien à un autre port canadien.

Exposé des faits :

1. La barque *London* partit du port de Kingston pour celui de Wallaceburg, et pendant son trajet fut remorquée du lac Erié à la rivière Ste. Claire par le bateau-remorqueur *Général-Grant*, qui la relâcha dans la rivière Ste. Clair, près la rive américaine, dans les limites et jurisdiction du port d'Algonac, dans l'Etat du Michigan, et elle fut là et alors prise à la remorque par le steamer *Young America*, qui la remorqua à un endroit sur le côté américain de la rivière Ste. Claire, situé à un demi-mille environ de l'endroit connu sous le nom de Quai de Harrow, auquel quai la dite barque aborda et demeura pendant à peu près une demi-heure, quand le dit steamer *Young America* la prit de nouveau et la remorqua du dit quai (lequel est dans les limites et sous la jurisdiction du port d'Algonac, dans l'Etat du Michigan) au port de Wallaceburg, dans le comté de Kent, Province d'Ontario, sans arrêter à aucun port intermédiaire quelconque.

2. Jusqu'à récemment c'était la coutume pour les remorqueurs de construction américaine de remorquer dans et hors du port de Wallaceburg tous les vaisseaux faisant le commerce au dit port, quel que fût le port d'où ils fussent partis.

Moi, Henry C. Harrow, commandant du dit steamer *Young America*, ai l'honneur de soumettre l'exposé des faits ci-dessus à vous, Charles Fraser, Ecr., percepteur des douanes au dit port de Wallaceburg, afin que vous puissiez vous enquérir de leur exactitude, et, si vous les trouvez exacts, de l'attester aux autorités compétentes pour plus ample considération.

Daté à Wallaceburg,
le 4ème jour de juin 1868.

Votre, etc.

(Signé,) H. C. Harrow.

Je certifie qu'ayant recueilli les meilleures informations qu'il m'a été possible d'obtenir sur les lieux, je suis d'opinion que l'exposé ci-dessus est exact.

(Signé,) Charles Fraser,
Percepteur.

Port de Wallaceburg.

Je soussigné, Henry C. Harrow, jure solennellement par les présentes que l'exposé ci-dessus est vrai dans toutes ses particularités. Ainsi, que Dieu me soit en aide.

(Signé,) H. C. Harrow.

Assermenté devant moi, à Wallaceburg,
ce 20ème jour de Juin, A. D., 1868.

(Signé,) Charles Fraser, Percepteur.

Saisie de la goëlette "L. S. Shickluna."

KINGSTON, Ontario, 23 Mai 1868.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous communiquer, pour l'information de l'honorable Ministre des Douanes, les faits suivants :

Que je suis né dans le comté de Londonderry, Irlande ; que j'immigrai aux Etats-Unis d'Amérique il y a environ trente ans ; qu'il y a quelques années je fus naturalisé sujet des Etats-Unis ; qu'en décembre dernier j'achetai de Thomas R. Merritt, de Ste. Catherine, le vaisseau *L. Shickluna*, enregistré à Montréal, en vertu de l'acte impérial ; que le transfert qui m'en a été fait était informe, endossé par M. Merritt sur le dossier du certificat d'enregistrement et n'a jamais été enregistré ; que je suis le seul propriétaire du dit vaisseau ; que sur le paiement de certaines sommes d'argent, savoir : près de la moitié du prix d'achat du dit vaisseau, le capitaine et le cuisinier du bord auront droit d'en devenir co-propriétaires pour moitié ; que le dit vaisseau a fait les voyages suivants pendant la saison actuelle : de Cleveland à Hamilton, avec un chargement de charbon, de Hamilton à Port Stanley sur lest, et de Port Stanley à Kingston avec un chargement de pois ; que le commandant ou capitaine du dit vaisseau est sujet américain, ainsi que j'en suis informé et que je le crois ; qu'à l'arrivée du dit vaisseau à Kingston, il fut saisi par le percepteur des douanes pour infraction aux lois de la navigation.

Sous les circonstances ci-dessus, je ferai remarquer respectueusement que s'il y a eu infraction aux lois de cette Puissance, ça été par pure ignorance et non félonieusement ni intentionnellement ; qu'étant né sujet britannique, je me suis toujours considéré sujet britannique, et ayant droit de posséder des vaisseaux anglais ; que si je n'ai pas ce droit, je soumets que le transport qui m'a été fait est nul et de nul effet, et que le titre au dit vaisseau est encore en la possession de M. Merritt, de Ste. Catherine.

Que l'autre prétendue violation de la loi, savoir : le chargement d'un vaisseau anglais avec un commandant étranger, a été également commise par ignorance et sans intention ; qu'il n'est jamais d'habitude parmi les propriétaires de vaisseaux de s'enquérir de la nationalité de leur équipage ; que, de fait, sur les lacs intérieurs, les vaisseaux anglais et américains sont montés par des équipages composés d'hommes de toutes les nationalités.

Je soumets aussi que s'il y a eu infraction aux dites lois, le vaisseau n'est pas passible de saisie, mais seulement d'une amende.

En terminant, je vous demanderai respectueusement de soumettre les faits ci-dessus et leur exposé à l'honorable Ministre des Douanes, et qu'il lui plaise d'ordonner la remise immédiate du dit vaisseau en liberté et celle de toute amende qui aurait pu être encourue sous les circonstances.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé,) ANDREW MILLER.

Assermenté devant moi, en la cité de Kingston, ce 23ème jour de Mai 1868.
(Signé,) THOMAS BRIGGS,
J. P.

Je déclare solennellement que l'exposé ci-dessus est exact et vrai.
(Signé,) ANDREW MILLER.

R. S. M. BOUCHETTE,
Commissaire des Douanes.

MAISON DE DOUANE,
Kingston, 23 Mai 1868.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport, pour l'information de l'honorable ministre des douanes, de la saisie de la goëlette *L. S. Shickluna* à ce port, pour infraction aux règlements de cabotage et aux lois de navigation, dans les circonstances suivantes :—

Le goëlette *Shickluna* fut enregistrée au port de Montréal, en vertu de l'ancien acte impérial pour l'enregistrement des vaisseaux anglais, le 9 juillet 1849, au nom de Thomas R. Merritt, de Ste. Catherine, ainsi qu'il est constaté par le certificat d'enregistrement actuellement en ma possession, qui porte sur son revers l'endossement suivant :—

"Je transfère par les présentes tous mes droits, titres et intérêts sur la goëlette "*Shickluna* à Andrew Miller, de la cité d'Oswégo. (Signé,) Thomas R. Merritt, Ste. "Catherine, 11 décembre 1867. (Témoin,) Geo. Groves."

Le 20 courant, le dit vaisseau fut rapporté arrivant dans ce port, venant de Port Stanley, avec 12,423 minots de pois, produits canadiens, par R. P. Hall, commandant, qui signa lui-même comme sujet britannique, et fit une déclaration en conséquence. Subséquemment, je fus informé que le dit vaisseau avait changé de main et était devenu vaisseau américain, parce que les propriétaires étaient Andrew Miller, un citoyen américain naturalisé, et R. P. Hall, un citoyen américain de naissance. Là-dessus, je fis mander de suite le commandant qui, étant questionné, admit qu'il n'était pas sujet britannique et que le vaisseau était la propriété en partie de lui-même, mais principalement de M. Miller ; il déclara cependant qu'il ne savait pas, en faisant son rapport d'entrée, qu'il s'intitulait lui-même sujet britannique.

Ayant ainsi la preuve que le *Shickluna* n'était plus un vaisseau britannique, et que conséquemment il lui était défendu de transporter des marchandises d'un port anglais à un autre port anglais, j'ordonnai qu'il fût saisi et qu'un officier fût placé à son bord en attendant que la décision de l'honorable ministre des finances sur cette affaire fût connue.

Je trouve que rien ne peut être plus tranchée que la ligne de conduite actuellement observée par les autorités des Etats-Unis à l'égard de la moindre infraction à leurs règlements de cabotage, et il n'y a que quelques jours encore, qu'information me fut donnée que M. Anthony Rogers, de Wolfe Island, qui servait en qualité d'officier à bord de la goëlette américaine *Augustus Ford*, avait reçu ordre des autorités douanières d'Oswégo, sous peine d'une amende de quatre cents piastres, de laisser le dit vaisseau, parce qu'il était sujet britannique.

Sous ces circonstances, il n'est que juste et convenable que les sujets britanniques soient également protégés contre les infractions de leurs droits que pourraient commettre des citoyens américains,—et, si je comprends bien, cela n'a pas lieu, du moins en ce qui concerne les maîtres de navires, car je suis porté à croire qu'un certain nombre d'américains, chassés de leurs emplois chez eux, montent actuellement des vaisseaux anglais naviguant dans les eaux canadiennes, ce qui rend absolument nécessaire qu'on en fasse un exemple.

J'ai l'honneur de vous envoyer sous ce pli une lettre qui vous est adressée, au sujet de cette saisie, par M. Andrew Miller, principal propriétaire du vaisseau ; son exposé des faits paraît très franc ; cependant, je ne crois pas que son aveu d'avoir agi en ignorance de cause puisse être sans danger admis comme atténuation dans un cas comme celui-ci.

Je crois donc devoir vous soumettre très respectueusement que si le vaisseau ne doit pas être retenu sous saisie, une amende devrait être imposée et un exemple fait, afin d'empêcher les autres d'enfreindre les lois de navigation dans les eaux britanniques.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,
(Signé,) W. B. SIMPSON,
Percepteur.

R. S. M. BOUCHETTE, Ecr.,
Commissaire des Douanes.

Dans l'affaire de la Goëlette "L. S. Shickluna."

Le soussigné a l'honneur de faire rapport que, en supposant que la saisie ait été faite avec droit, et après avoir lu l'affidavit de M. Andrew Miller, il concourt dans l'avis du commissaire des douanes, que le vaisseau soit remis en liberté après avoir payé une amende de cinquante piastres. De cette manière, le délai que M. Miller déclare devoir lui être préjudiciable sera évité, et les papiers peuvent m'être renvoyés pour plus ample enquête et considération.

(Signé,) JOHN A. MACDONALD.

L'exposé de M. Miller, le propriétaire du vaisseau, assermenté comme il l'est, me paraît d'un grand poids pour relever le vaisseau de la confiscation. En conséquence, je soumets que le dit vaisseau devrait être remis en liberté ; mais, attendu que le commandant est étranger, ce qui est contraire à la loi, si même le vaisseau est britannique, ce qui peut

être mis en question, je remettrais le dit vaisseau en liberté, sur paiement d'une amende de $50.

Humblement soumis,
(Signé,) R. S. M. BOUCHETTE.

27 Mai 1868.

Saisie du propulseur "Akron."

MAISON DE DOUANE,
Prescott, 7 Novembre 1868.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli la lettre de M. l'inspecteur Twomley, relative aux bateaux de la Compagnie de Transport du Nord et aux obligations de la compagnie au département, et je demande à recevoir mes instructions sur ce sujet.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé,) H. D. JESSUP,
Percepteur.

L'honorable S. L. TILLEY,
Ministre des Douanes, Ottawa.

MAISON DE DOUANE,
Prescott, 7 Novembre 1868.

MONSIEUR,—Je suis informé que la compagnie des steamers de Transport du Nord a violé les conditions de l'obligation qu'elle a donnée à ce bureau en juin dernier; cette condition était qu'elle "ne devait ni débarquer, ni prendre à bord des passagers," bagages ou fret, parce qu'elle avait le privilége de prendre du bois aux quais de McCarthy et de Blakey.

Mon informateur peut prouver par lui-même et par d'autres que la ligne ci-dessus a pris des passagers et du bagage, en différents temps pendant l'été passé, et ce à la connaissance du commandant, sur les quais ci-dessus, et les a débarqués dans des ports canadiens et américains.

Je puis de plus prouver que la dite ligne de steamers fraude constamment le gouvernement sur le canal Welland, en ne faisant pas le rapport du montant exact du fret pour les péages et du nombre précis des passagers qu'elle transporte.

Je dois donc vous demander de vouloir bien m'informer si je devrai mettre en force la pénalité stipulée dans l'obligation en saisissant le premier steamer de la ligne qui viendra à ce port et en le retenant jusqu'à ce que l'amende soit payée, ou si je devrai attendre les instructions de l'honorable ministre des douanes.

Dans le cas où la compagnie refuserait de payer l'amende, mon informateur est prêt à donner son témoignage et à en produire d'autres. Pour le moment, cette information est confidentielle. Ci-jointe se trouve une copie de l'obligation donnée par la compagnie des bateaux à vapeur.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé,) G. TWOMLEY,
Inspecteur.

H. D. JESSUP, écuyer,
Percepteur des Douanes,
Prescott, Ontario.

COPIE DE L'OBLIGATION.

Sachez tous par les présentes que la Compagnie de Transport du Nord d'Ohio est responsable et duement tenue envers Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de la Grande Bretagne et d'Irlande, ses héritiers et successeurs, pour la somme pénale de six mille piastres, à être bien et duement payée en argent légal du Canada, si elle manque de remplir les conditions ci-après écrite. Les conditions de cette obligation sont: que si les autorités douanières du port de Prescott, dans la Puissance du Canada, permettent aux bateaux

à vapeur employés par la dite compagnie de transport du Nord d'Ohio de toucher à certains quais sur le fleuve St. Laurent, dans le voisinage de Prescott, et connus sous les noms de quai Blakey et quai McCarthy repectivement, pour y prendre du bois à l'usage de ces bateaux à vapeur, alors si des passagers, du bagage ou fret, ou toute autre chose que du bois, comme il est dit ci-dessus, ne sont pas pris à bord ou déchargés des dits bateaux à vapeur ou d'aucun d'eux par les officiers qui en ont la charge, ou avec leur connivence, ou à leur connaissance ou de leur consentement, chaque fois qu'ils toucheront à aucuns des dits quais, alors cette obligation sera nulle: autrement elle devra rester en pleine force et vigueur.

Daté ce premier jour de juin mil huit cent soixante-et-huit.

En témoignage de ce que dessus, le président de la dite compagnie de transport du Nord a apposé ci-après sa signature et le sceau de la compagnie.

(Signé,) P. CHAMBERLIN, [L. S.]
Président.

Signé et scellé en présence de
(Signé,) J. J. SHEPHERD.

MÉMOIRE.—Je crois que le Ministre de la Justice devrait être prié de prendre des procédés sur cette obligation, en la forme et manière qu'il jugera le plus à propos.

11 novembre 1868. (Signé,) S. L. TILLEY.

MÉMOIRE.—On s'accorde à dire que la Compagnie de Transport du Nord d'Ohio est riche, honorable et jouissant d'une haute réputation. Il lui fut permis, pour sa propre commodité, de prendre des provisions de bois pour ses bateaux à deux quais près de Prescott, ayant dans ce but fait un contrat en Canada. L'obligation à laquelle il est fait allusion a été exécutée sous l'autorité du département, afin de se mettre en garde contre tout abus de la permission qui était accordée. Si la compagnie a débarqué ou embarqué à aucun des ports mentionnés des passagers, du bagage ou du fret, elle a sans contredit violé les conditions de l'obligation, et l'on peut la condamner à l'amende. Elle est aussi accusée d'avoir violé les lois du cabotage en transportant des passagers d'un port canadien à un autre, ainsi que d'avoir fait de faux rapports des cargaisons que ses bateaux transportaient afin d'éviter le paiement des taxes du canal, et d'avoir ainsi fraudé le revenu canadien. Pour chacun de ces actes, la compagnie est passible de pénalités, et je ne puis réellement voir aucune raison pour faire contre la compagnie une accusation d'une nature aussi confidentielle. Dans des cas semblables, les officiers publics ont pour habitude, dans l'accomplissement de leurs devoirs ordinaires, d'agir d'après leur responsabilité officielle en s'emparant de la personne ou de la chose prise en flagrant délit, puis de faire rapport de leur acte au département. Je comprends que dans des cas difficiles et très délicats, les officiers puissent désirer être avisés, mais je ne puis rien voir dans les accusations portées contre la compagnie en question qui demande une action extraordinaire de la part du département. Il est du devoir des officiers de détenir un vaisseau s'il agit en violation de la loi ou s'il enfreint les conditions d'une obligation.

Si l'information donnée à M. l'inspecteur Twomley est d'une nature aussi certaine qu'il le dit, il devrait agir le plus tôt possible en conséquence et faire rapport de sa conduite au département.

(Signé,) R. S. M. BOUCHETTE.

10 novembre 1868.

PUISSANCE DU CANADA, DÉPARTEMENT DES DOUANES.

OTTAWA, 26 novembre 1869.

MONSIEUR,—D'après un entretien que j'ai eu hier avec le Ministre de la Justice, je crois que vous feriez mieux de saisir le steamer plutôt que d'aller dans l'Ohio intenter une action sur l'obligation.

Faites la saisie pour les deux offenses.

J'ai l'honneur d'être, etc.,
(Signé,) S. L. TILLEY.

A l'inspecteur des Douanes, Prescott.

BUREAU DES DOUANES ET DU CANAL,
Port Colborne, 28 novembre 1868.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport de M. l'inspecteur Twomley relatif à la saisie du propulseur américain *Akron*, pour prétendue violation des conditions d'une certaine obligation, et pour avoir fait de faux rapports sur le canal Welland.

Comme il est très probable que la Compagnie de Transport du Nord contestera cette affaire, il peut n'être pas hors de propos de vous donner les informations que j'ai en ma possession. Immédiatement après que j'eus détenu le vaisseau, le commandant télégraphia à ses propriétaires, et le capitaine Keating, l'inspecteur de la compagnie, fut envoyé pour faire une enquête.

Il arriva ici ce matin et offrit de suite de fournir un cautionnement pour le montant réclamé—cautions canadiennes—afin de permettre au vaisseau de continuer sa route et de revenir à ce port. Cette offre fut refusée par M. Twomley, qui m'expliqua, *à moi*, qu'il y était contraint par ses instructions. En conséquence, le vaisseau est resté amarré, ayant à bord son équipage qui attendait une réponse du président de la compagnie à une recommandation de l'inspecteur que la somme de $16,400 en or fut déposée entre mes mains comme garantie du retour du vaisseau.

Je n'ai rien à dire de l'accusation d'avoir enfreint les conditions de l'obligation à Prescott, portée contre ce vaisseau ; mais au risque d'épuiser votre patience, je demande qu'il me soit permis de donner des explications, parce qu'elles affectent jusqu'à un certain point et indirectement ce bureau.

Aucun permis n'est accordé aux vaisseaux sans que le capitaine produise le connaissement, et la première chose à faire est d'entrer chaque article énuméré sur le connaissement dans un brouillard tenu à cet effet, et dans lequel tous les calculs sont faits. Si le rapport produit et signé par le capitaine ne s'accorde pas avec le brouillard, il est amendé ou rejeté, suivant que le cas l'exige, et je puis en aucun temps fournir les entrées originales avec les calculs. Si le rapport est exact, il est copié dans le registre d'acquittement, et un permis est accordé au vaisseau. Quelques fois les vaisseaux de la Compagnie de Transport du Nord étant pourvus d'un bordereau contenant le compte de la cargaison au lieu de connaissements, le ci-devant percepteur (M. Pring) se rendit à Cleveland pour s'assurer de l'exactitude de ces bordereaux de cargaison, et revint avec l'impression qu'ils devaient être aussi corrects que les connaissements, tous deux étant faits par les officiers de la compagnie.

Ainsi que c'était notre devoir, nous avons rigoureusement surveillé les chargements de tous les vaisseaux. Cet été, je retins et examinai un ou deux chargements ; mais ayant à faire la besogne de commis du canal, je n'avais pas à ma disposition autant de temps que je l'aurais désiré pour voir à ces affaires et à d'autres,—ce que peut-être l'exactitude du service aurait pu désirer. Les accusations contre la Compagnie de Transport du Nord peuvent être ou n'être pas fondées, et j'incline dans ce dernier sens. Le risque est trop grand, le profit trop petit, et il est difficile de croire qu'une grande et puissante compagnie voudrait se mettre elle-même à la merci de ses serviteurs pour la somme insignifiante ou toute autre somme qui pourrait être obtenue d'une manière aussi malhonnête.

Si la compagnie dépose la somme requise, je mettrai de suite cet argent dans la Banque de Montréal, à Ste. Catherine, comme dépôt spécial, et je vous en notifierai incontinent.

Si elle décide de laisser le vaisseau dans la position où il se trouve, je m'efforcerai de le tenir en aussi grande sûreté que possible, et pour cela je consulterai l'inspecteur de la compagnie.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé,) W. ROUTH,
Percepteur.

R. S. M. BOUCHETTE, Ecuyer,
Commissaire des Douanes,
Ottawa.

No. 22. SAISIE No. 1.

RAPPORT de la saisie faite par G. Twomley, à Port Colborne, Port de Port Colborne, 28 Novembre 1868. Trimestre échu le 31 Décembre 1868.

Epoque de la saisie et de sa reddition au percepteur.	Noms des officiers, emplois et stations.	Où et de qui saisi, cause de la confiscation et la loi en vertu de laquelle la confiscation est encourue.	Quantité, qualité et pays des marchandises, vaisseaux, voitures, etc.	Valeur probable des marchandises, vaisseaux, voitures, etc., respectivement.	Remarques.
Le 28 novembre 1868. Remis au percepteur, à Port Colborne, le même jour.	G. Twomley, inspecteur des douanes, au port de Prescott.	Saisi à Port Colborne de la compagnie de Transport du Nord, pour prétendue violation d'obligation et faux rapports sur le canal, concernant le fret, les passagers. 16 voyages.	Le steamer *Akron*, de Cleveland, Ohio.	$20,000	Le 26 à 3.30 P.M. je reçus du percepteur à Port Dalhousie (où se trouvait alors le propulseur *Akron*) un télégram'e lui enjoignant de retenir le propulseur *Akron* jusqu'à l'arrivée de M. l'inspecteur Twomley. Le propulseur arriva ici, allant plus haut, vers 4.30, h. A.M., le 27 et fut détenu. Vers 2 h. A.M., le 28, M. l'inspecteur Twomley arriva, se présenta à ce bureau et opéra la saisie vers 9 h. A.M. Ce rapport, ainsi que la lettre qui l'accompagne, me fut remis par M. Twomley à 4.30 h. P.M. ce jour (28). J'ai fait amarrer le vaisseau dans le canal, presque vis-à-vis ce bureau.

(Signé,) W. A. ROUTH,
Percepter.

Maison de Douane, Port Colborne.

QUESTIONS

Auxquelles doivent répondre les officiers préposés aux saisies, et dont il est fait mention dans l'article 20ème des Instructions du Percepteur.

1.—Date de la saisie et quand elle a été remise au percepteur. S'il y a quelques délais, expliquez-en la cause. *Réponse*—Le 28 novembre 1868, délivré le même jour sur demande.

2.—Nom et rang de chaque officier ou personne employée dans les douanes, ayant pris part à la saisie. *Réponse*—G. Twomley, percepteur de douanes.

3.—La quantité et la qualité des articles, de quels pays ils sont la production, et comment le fait est déterminé. *Réponse*—Le steamer de la Compagnie de Transport du Nord, savoir : "Akron," saisi pour avoir fait de faux rapports sur le canal Welland, à l'égard des passagers et du fret, et violer les conditions de l'obligation donnée au percepteur des douanes à Prescott.

4.—Circonstances particulières qui ont conduit à la saisie, et la cause de la confiscation, par information ou non.

5.—Citez l'acte ou les actes du parlement, en spécifiant les sections en vertu desquelles la saisie est considérée sujette à confiscation.

6.—Si la saisie a été accompagnée de quelque tentative de résistance, et, si oui, donnez toutes les particularités.

7.—La valeur probable du bateau, des effets, etc., respectivement. *Réponse*—$20,000.

8.—Si le vaisseau sur lequel les articles étaient importés est saisi, dites son nom et celui de son commandant, de quel pays, de quelle localité, son propriétaire et son tonnage, d'après le mesurage anglais, et s'il est anglais où et quand il a été enregistré. *Réponse*—Le propulseur "Akron," Richard Davis, maître, Port de Hail, Cleveland, Etat d'Ohio, E.-U., appartenant à la Compagnie de Transport du Nord, Chamberlain, président, de Cleveland, tonnage mesure britannique inconnu, mesure américaine 467 tonneaux.

9.—Si les effets ont été saisis à bord d'un vaisseau, dites son nom et celui du commandant, de quel pays est le vaisseau et son tonnage d'après le mesurage anglais, d'où il vient, si le commandant a fait un rapport de ces effets, et, si non, s'il y a des raisons de croire que l'omission a été volontaire.

10.—Si les effets ont été saisis sur les bateaux ou autres vaisseaux employés au déchargement ou débarquement des marchandises, dites de quel vaisseau ils ont été pris, et les noms des personnes impliquées dans la transaction.

11.—Si les effets ont été saisis à terre, dites les noms des personnes de qui ils ont été saisis, et si les chevaux, bêtes à cornes ou voitures employés au transport des effets ont été détenus.

12.—Si les effets ont été saisis dans une bâtisse ou autre construction, dites par qui cette bâtisse est occupée et s'il y a des raisons pour croire que les locataires étaient de connivence pour mettre les effets dans la bâtisse, et en la possession de qui ils étaient lors de la saisie.

13.—Dites si les personnes incriminées, d'après leur position, pourraient payer la pénalité, et si elles ont déjà été coupables de la même offense.

14.—Dites si on a réclamé les effets et si vous désirez que la propriété saisie soit poursuivie. Si oui, donnez les noms des témoins et autres particularités qui peuvent servir à la poursuite.

(Signé,) W. A. Routh.
" G. Twomley,
Officier préposé aux saisies.

Bureau des Douanes et du Canal,
Port Colborne, 2 décembre 1868.

Monsieur,—Ainsi que j'en avais reçu l'ordre par votre télégramme d'hier, j'ai pris une obligation de la Compagnie de Transport du Nord avec deux cautions suffisantes en

Canada, dont j'ai l'honneur de vous transmettre une copie ci-inclus ; j'ai remis le vaisseau en liberté, et il continue maintenant son voyage.

J'ai reçu un avis de réclamation dont j'inclus également une copie.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre obéissant serviteur,
WILLIAM A. ROUTH,
Percepteur.

R. S. M. BOUCHETTE, Ecuyer,
Commissaire des Douanes, Ottawa.

A WILLIAM A. ROUTH, *Ecuier, Percepteur des Douanes au Port de Port Colborne, dans le Comté de Welland.*

MONSIEUR,—Vous êtes par les présentes notifié que nous, la Compagnie de Transport du Nord, ayant notre bureau principal à Cleveland, dans l'Etat de l'Ohio, réclamons être les propriétaires du steamer ou propulseur appelé le *Akron*, avec tous ses agrès et ameublement, actuellement mouillé au Port Colborne susdit, sous votre garde, lequel dit steamer ou propulseur avec ses agrès et ameublement a été, le ou vers le vingt-huitième jour de novembre dernier, saisi comme susdit, sous accusation d'avoir enfreint les lois du revenu ou des douanes de la Puissance du Canada, par George Twomley, un officier des douanes de Sa Majesté. Que nous réclamons le dit steamer ou propulseur avec ses agrès et ameublement, et que nous avons l'intention de contester et que nous contestons la validité de la dite saisie.

Daté à Ste. Catherine, dans le comté de Lincoln, ce 2ème jour de décembre, A. D. 1868.

(Signé,) P. CHAMBERLIN, (L.S.)
Président.

Sachez tous par les présentes que nous, la Compagnie de Transport du Nord (ayant notre bureau principal à Cleveland, dans l'Etat de l'Ohio), Lewis Shickluna, de la ville de Ste. Catherine, dans le comté de Lincoln, constructeur de navires, et John Gordon, de Port Colborne, dans le comté de Welland, propriétaire foncier, sont individuellement et respectivement obligés envers William A. Routh, comme percepteur des douanes au port de Port Colborne susdit, en les sommes respectives suivantes, savoir : la dite Compagnie de Transport du Nord en la somme de vingt mille piastres, et chacun d'eux, les dits Lewis Shickluna et John Gordon, en la somme de dix mille piastres, à être payées au dit William A. Routh, comme tel percepteur des douanes, ou à son successeur, à et pour l'usage de Sa Majesté la Reine, à laquelle les dits différents paiements seront bien et dûment faits ; chacune des dites cautions s'engageant et s'engage par les présentes eux-mêmes et lui-même, leurs successeurs et ses héritiers, exécuteurs et administrateurs, individuellement, mais non conjointement ni l'un pour l'autre. Scellé avec leurs sceaux respectifs et daté le deuxième jour de décembre en l'année de Notre Seigneur 1868.

Attendu que le steamer ou propulseur appelé et connu sous le nom de *Akron*, avec ses agrès et ameublement, la propriété de la dite Compagnie de Transport du Nord, a été, le ou vers le vingt-huitième jour de novembre dernier, saisi par George Twomley, un officier des douanes de Sa Majesté, sous accusation d'avoir enfreint les lois des douanes ou du revenu de la Puissance du Canada, et que le dit vaisseau, steamer ou propulseur est actuellement à la charge et sous la garde du dit William A. Routh, comme tel percepteur comme susdit, et est mouillé au port de Port Colborne comme susdit ;

Et attendu que le dit William A. Routh a reçu ordre de remettre le dit steamer en liberté, en recevant cette caution ;

Maintenant, la condition de cette obligation est telle que si la dite Compagnie de Transport du Nord paie bien et dûment au dit William A. Routh, en sa qualité de percepteur comme susdit, ou à son successeur, à et pour l'usage de Sa Majesté, la dite somme de vingt mille piastres dans le cas où le dit steamer ou propulseur serait condamné dans une cour de jurisdiction compétente pour toute infraction aux lois des douanes ou du

revenu de la Puissance du Canada, commise ou faite par les propriétaires du dit steamer ou propulseur, ou par leurs serviteurs ou agents, alors et dans tel cas cette obligation sera nulle. Autrement elle sera et restera en pleine force, vigueur et effet.

(Signé,) P. CHAMBERLIN, Président, [L. S.]
" LEWIS SHICKLUNA, [L. S.]
" JOHN GORDON. [L. S.]

Signé, scellé et remis en présence de
CHARLES A. MITTLEBERGER,
Témoin à la signature de
P. Chamberlin, et Lewis Shickluna.
A. C. KEATING.

BUREAU DE LA COMPAGNIE DE TRANSPORT DU NORD,
Cleveland, Ohio, 30 Décembre 1868.

A l'honorable Ministre des Douanes de la Puissance du Canada :

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception d'une communication de votre département, en date du 16 décembre 1868, contenant des accusations très-graves contre l'administration de cette compagnie dans ses transactions avec votre gouvernement, savoir : une accusation générale de "fraude fréquente et systématique du revenu de la Puissance en amoindrissant pour les péages la quantité du fret et le nombre des passagers passés par le canal." Les accusations spécifiques suivantes sont aussi faites : que, le 11 juin dernier, le steamer *Akron* avait à son bord 8,400 minots de grain et n'en a fait rapport que de 8,000 ; que le 28 du même mois ce steamer a fait un rapport de 200 barils en moins ; que le 5 de septembre, le steamer *Akron* avait à son bord 1,925 barils de fleur et de blé et n'en a fait rapport que de 1650 ; que le même jour il a fait rapport de 13 passagers, tandis qu'il y en avait 18 à son bord ; et que dans le mois de juillet le steamer *Akron* prit à bord 2 passagers et leur bagage au quai de McCarthy.

Sur ces accusations, un steamer de valeur a été saisi dans le but avoué de confiscation, et des délais, dommages et dépenses, se montant à plus de $3,000, ainsi qu'une grave atteinte à notre bon nom et à notre réputation, ont été causés et infligés aux actionnaires et officiers de cette corporation.

Il peut n'être pas considéré hors de propos ici de remarquer que cette compagnie est une corporation organisée sous la protection des lois de l'Etat de l'Ohio, avec un capital de $1,000,000, en parts de $100 chacune ; que ses actionnaires comprennent plus de 200 citoyens du Maine, du New-Hampshire, du Massachussetts, du Vermont, de New-York, de l'Ohio, du Michigan, de l'Illinois et du Wisconsin, comptant parmis eux des gouverneurs, des ex-gouverneurs d'Etats, des sénateurs et des membres du congrès, des juges de nos cours, des capitalistes distingués, des marchands, des fabricants et des hommes d'affaires, qui ne tolèreraient pas des pratiques de ce genre ni aucune autre d'une nature frauduleuse et malhonnête ; que nous employons 20 steamers ou plus sur des routes qui couvrent la chaîne entière de la navigation par les lacs et les rivières entre Ogdensburgh et Chicago, passant nécessairement par le canal Welland, ce à quoi nous sommes tacitement invités par l'action publique de votre gouvernement.

Qu'en aucune manière nous n'entrons en compétition avec les intérêts de transports du Canada, mais nous sommes plutôt leurs co-adjuteurs, attendu que nous donnons à vos voies publiques une extension considérable de commerce qui, autrement, ne paraîtrait jamais sur vos eaux.

Que nous ne sommes pas citoyens du Canada, ni sujets de Sa vénérée Majesté Britannique ; mais que nous sommes des étrangers amis, ne connaissant pas intimement les subtilités de vos lois et de vos règlements douaniers, touchant à vos rivages et traversant vos voies publiques pour les avantages et les bénéfices mutuels de l'intercourse commercial, et ne réclamant que la protection et l'hospitalité qui sont les attributs naturels et mutuels de peuples voisins et amis. Pour le moment, nous ne nous proposons pas de faire valoir nos droits par voies légales en demandant des preuves ou une réparation devant vos tribunaux, ni d'invoquer l'intervention protectrice de notre propre gouvernement. L'impression favorable que nous avons reçue de votre libéralité digne et éclairée, ainsi que de la magnanimité d'esprit qui règne dans le gouvernement du Canada, nous fait pour ce mo-

ment soumettre l'affaire à votre juste et candide considération, avec pleine confiance dans un résultat favorable.

A la première accusation, qui est d'une nature générale, indéfinie et diffamatoire, nous ne pouvons répondre que par une négation générale, comme n'ayant pas eu fait le moindre fondement.

Aux quatre autres accusations, outre un déni général, nous soumettons humblement ci-dessous l'affidavit de A. W. French, écuyer, de la maison French, Childs et Cie., de Cleveland, avec copies de leurs connaissements pour chaque voyage ; l'affidavit de W. T. Walker, écuyer, de la maison W. T. Walker et Cie., de Toledo, et celui de N. S. Rodier, écuyer, marchand à commission, de Détroit, avec copies de leurs connaissements, qui tous comprennent le contenu des trois cargaisons dont on parle et correspondent avec le permis du percepteur, ci-inclus ; aussi, l'affidavit du capitaine R. A. Davis, le commandant du steamer, embrassant tout ce qui se rapporte au fret et aux passagers dans les trois voyages en question, et expliquant le caractère et les circonstances des personnes (n'étant pas des passagers réguliers) qui vinrent à bord lorsque le bateau quitta le quai de Mc Carthy, mais non du quai lui-même ; aussi, l'affidavit de George A. Eddy, écuyer, l'agent de la compagnie à Ogdensburgh, montrant les recettes à ce port, lesquelles correspondent en tout point avec les connaissements, et faisant voir de plus que pendant la dernière saison nous avons payé des taxes sur 2,537 minots de grain de plus que nous n'en avons passé par le canal ou déposé à Ogdensburgh.

Espérant que ceci sera accepté comme une justification claire et complète de l'administration de cette compagnie, nous demandons respectivement la remise en liberté du dit steamer et la décharge de la garantie donnée pour cette remise en liberté, avec telle autre réparation qui sera jugée juste et équitable.

Le tout respectueusement soumis par ordre du bureau des directeurs au complet.

Votre obéissant serviteur,

P. CHAMBERLIN, Président.

RELEVÉ DU GRAIN POUR 1868.

	Minots en moins.			Minots en plus.		
	Blé-d'Inde	Avoine.	Blé.	Blé-d'Inde	Avoine.	Blé.
	Mts. lbs.	Mts. lbs.	Mts. lbs.	Mts. lbs.	Mts. lbs	Mts. lbs.
Propulse'r Empire	47 23	.....	148 24	25 50	.....	.....
" Akron	41 36	.....	151 11	9 11	.....	1 00
" City of New York	167 53	.....	35 30	1 40	.....	.....
" Granite State	33 42	16 00	69 16	11 32	.....	30 29
" Lorrell	21 39	.....	151 45	2 13	.....	.....
" Maine	65 20	.....	92 18	15 48	.....	.....
" Young America	109 17	23 05	67 55	58 06	.....	.....
" Michigan	40 33	.....	71 13	8 51	.....	3 15
" Brooklyn	57 13	.....	83 40	24 22	.....	.....
" Prairie State	186 53	.....	36 27	1 30	.....	.....
" Oswegatchie	85 55	36 02	69 50	4 24	.....	.....
" Cleveland	59 37	.....	91 06	6 06	.....	1 44
" City of Boston	95 53	.....	63 20	.....	.....	.....
" Buckeye	139 33	.....	103 31	26 50	.....	.....
" Milwaukee	1 63	.....	66 42	5 26	.....	20 00
" City of Concord	48 08	.....	48 30	.....	.....	.....
" St. Albans	67 38	.....	39 28	.....	.....	.....
" Nashua	34 62	.....	.....	.....	.....	.....
" City of Toledo	19 49	.....	.....	.....	.....	.....
" Lawrence	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total	1,324 31	75 07	1,390 03	196 17	.....	56 28

Moins 2,789
Plus 252

Différence ..... 2,537 minots.

(Signé,) GEO. A. EDDY, *Agent de la Comp. de T. du N.*

Je, George A. Eddy, agent de la Compagnie de Transport du Nord à Ogdensburgh, N. Y., dépose et dis :—Que j'ai trente-neuf ans, et ai rempli pendant les dix dernières années l'emploi d'agent comme susdit ; qu'en cette qualité j'ai à recevoir, livrer et expédier tout le fret apporté par les steamers de la dite compagnie, de l'Ouest à Ogdensburgh ; que les cargaisons du steamer *Akron*, qui passa par le canal Welland le ou vers le 11 de juin, le 1er de juillet et le 5 ou 6 de septembre, se trouvèrent à Ogdensburgh conformes aux connaissements, excepté que le blé-d'inde, au premier voyage susdit, fût de 41$\frac{35}{56}$ minots en moins.

Que j'ai fait tenir un état minutieux de tous les excédants et déficits du grain durant la saison de 1868, (dont un relevé est ci-annexé), et que les déficits au-dessus et au-dessous de l'excédant s'élèvent à deux mille cinq cent trente-sept minots, sur lesquels les péages furent acquittés en passant par le canal Welland.

(Signé,) GEO. A. EDDY.

Signé et assermenté ce 4ème
jour de janvier 1869,
devant moi
T. C. BARTER, Juge de paix.

OSWÉGO, 4 janvier 1869.

Nous connaissons le capitaine Richard A. Davis, capitaine du steamer *Akron*, depuis plusieurs années, comme un citoyen respectable d'Oswégo, un marin habile et compétent, et un honnête homme, dont le témoignage sous serment, ou autrement, peut être regardé comme sûr.

(Signé,) O. J. HARMON,
Ci-devant Recorder d'Oswégo.
" CHINEY AMEZ,
Président de la Chambre de Commerce d'Oswégo.
" A. VAN DYCKS,
Percepteur des Douanes.
" D. W. EMIN,
Maître de Poste.
" MANNISTER WORTS,
Greffier du Comté.
" D. HARMON,
Prés. du bureau de l'Education.

Par-devant moi, notaire public dans et pour l'Etat de l'Ohio, ce 22ème jour de décembre 1868, a comparu Richard A. Davis, qui a déposé et dit sous serment :—Je suis âgé de trente-neuf ans et suis marin de profession. Je suis capitaine ou second de navire et de steamer depuis dix-sept ans.

Durant toute la saison de navigation de 1868 j'ai été capitaine du steamer " Akron," de la Compagnie de Transport du Nord, faisant le trajet entre le port d'Ogdensburgh, sur le fleuve St. Laurent, et les ports de l'Ouest de Cleveland, Toledo et Détroit. Le ou vers le 9 ou le 10 de juin dernier, j'ai chargé le dit steamer à Toledo et à Cleveland pour Oswégo et Ogdensburgh d'à peu près 8500 minots de maïs, d'une quantité de son en poche, de coton, de farine, de lard, de laine, etc., s'élevant à peu près à 307 tonneaux, sur lesquels j'ai acquitté les péages au Port Colborne, sur le canal Welland, le ou vers le 11 juin ; et 11 tonneaux (450 minots du maïs ci-dessus mentionné) sur lesquels les péages avaient été préalablement acquittés par un autre navire, comme j'en ai été informé par M. Walker, le consignateur, formant en tout 318 tonneaux, autant qu'il m'est possible d'estimer le chargement.

Le 29 juin dernier, je pris à bord du dit steamer, à Toledo, 8938 minots de maïs, et le jour suivant, à Cleveland, 303 barils de farine et divers autres articles de frêt, pour Oswégo, Cap Vincent et Ogdensburgh, s'élevant en tout à 298 tonneaux. J'ai dûment fait rapport de ce chargement et acquitté les péages sur tous ces articles au canal Welland, le ou vers le premier de juillet suivant.

Le ou vers le 3 septembre dernier, jai pris à bord du dit steamer, à Détroit, 4460 minots de blé en grenier, 100 barils de blé, 506 barils de farine, et un petit lot de laine et de marchandises, et le jour suivant, à Cleveland, je pris à bord 1025 barils de farine et une petite quantité de marchandises pour Ogdensburgh, et j'ai acquitté les péages sur le tout, au Port Colborne, le ou vers le 5 septembre.

Il y avait 2000 colis de farine, mais 950 n'étaient que des *demi barils*, formant une quantité équivalente à 1525 barils de farine et 100 barils de blé. Tout le chargement s'élevait à peu près à 320 tonneaux.

Ces états comprennent tout le fret qui a passé par le dit steamer dans les voyages ci-dessus nommés. Le steamer était rempli chaque fois, la différence dans le nombre de tonneaux provenait de la différence qu'il y avait dans le volume des articles composant ces chargements.

Dans le premier voyage je n'avais qu'un passager pour traverser le canal, et dans le second seize passagers, et dans le troisième ou dernier voyage, cinq passagers seulement pour traverser le canal. Je ne puis dire positivement sous serment le nombre des passagers et la quantité de frêt, mais je le dis au meilleur de ma connaissance et croyance.

C'est une pratique ordinaire pour les passagers de laisser le steamer à son arrivée au canal et d'aller par le chemin de fer ou par voitures aux chutes de Niagara, à Ste. Catherine ou ailleurs, et de revenir à bord lorsque le steamer est prêt à faire la traversée des lacs.

Il est du devoir du commis du steamer de s'assurer et de m'informer à notre arrivée au canal du nombre des passagers qui doivent passer par le canal, lequel nombre j'ai toujours transmis au percepteur.

Je n'avais aucun intérêt à faire un état incorrect, parce que la lettre d'acquit du percepteur était ma seule sûreté pour l'argent que je débourse, et mes instructions me dictaient impérieusement d'être extrêmement soigneux et scrupuleux dans mes comptes avec le percepteur pour tout ce qui concernait les personnes et le fret à bord.

En passant par le canal mon devoir exige que je me tienne continuellement auprès de la guérite du pilote pour guider le navire et éviter de commettre ou de recevoir des dommages, et il m'était impossible de veiller au service des passagers.

Les officiers du canal, les éclusiers et leurs familles avaient l'habitude de venir à bord par plaisir et de se faire transporter gratuitement d'écluse à écluse et d'une localité à l'autre, de sorte qu'il y avait presque constamment des personnes qui débarquaient ou qui embarquaient aux différentes écluses, ce dont je ne tenais aucun compte, parce que je ne les regardais pas comme des passagers.

Je ne préparais pas moi-même mon état de fret et de passagers. Moi et les autres capitaines avions reçu ordre d'employer un courtier accepté par le percepteur, plus familier que nous avec les différentes classes d'articles et les tarifs de péages, pour préparer des extraits tirés de nos livres de cargaison pour la commodité du percepteur, et pour lesquels nous payions 50 centins au courtier, nous en rapportant entièrement à lui et au percepteur pour l'exactitude de cette transaction.

L'*Akron* pourrait porter plus de 320 tonneaux sur le lac s'il avait assez d'espace pour les contenir, mais avec son combustible ce chargement était autant qu'il pouvait porter, vu la profondeur de l'eau du canal.

Les seules personnes qui aient pris passage sur ce steamer au quai de McCarthy sont deux membres de la famille du surintendant du chemin de fer de la marine de la compagnie à Ogdensburgh, lesquels sont venus d'Ogdensburgh dans une petite chaloupe et qui sont montés à bord sans toucher préalablement à terre. Ce n'étaient pas des passagers réguliers; ils ne payèrent pas de passage, et ils n'avaient pas de bagages, excepté des havre-sacs qu'ils portaient à la main.

Ils quittèrent le steamer sur la rive des Etats-Unis, à Clayton ou à la Baie Alexandria.

(Signé,) RICHARD A. DAVIS.

Signé et assermenté devant moi, ce 21ème jour de décembre 1868, à Cleveland, comté de Cuyahoga, Etat de l'Ohio.

(Signé,) L. D. HUDSON, Notaire Public. [L. S.]

Je, Edouard Russel, dûment assermenté, dépose et dis :—J'ai trente-sept ans, je réside dans le township d'Augusta, et demeure près du quai de McCarthy; j'agis en vertu d'un

ordre écrit comme douanier au dit quai, situé à un mille à l'ouest de Prescott. C'était mon devoir de surveiller les bateaux de la compagnie de transport du Nord pendant qu'ils prenaient du bois au dit quai à Prescott, à l'époque où une obligation fut donnée par la compagnie par laquelle elle s'engageait à ne pas débarquer ni prendre de passagers à cet endroit, pendant qu'elle prendrait du bois. Je me souviens que l'*Akron* prenait du bois au quai, et je suis persuadé qu'il n'a pu débarquer de passagers ni en embarquer hors de ma connaissance. Je sais qu'un jeune homme et sa sœur quittèrent le bateau pour atteindre le convoi de Kemptville, avec ma permission, sous des circonstances particulières. Ils n'emportèrent aucun bagage avec eux. Leur mère se mourait, et si on les eût obligés de passer par Ogdensburgh par le bateau, ils n'auraient pas pu atteindre le convoi pour Kemptville ce jour là. Le capitaine ne voulut pas prendre de responsabilité à ce sujet. Dans ces tristes circonstances, je ne pus refuser mon consentement. Je jure positivement que nul autre passager n'a débarqué du bateau à ce quai, et aussi que nul passager n'a embarqué à ce quai pour Cleveland ou ailleurs. Un ou deux hommes de la compagnie ont embarqué une fois sur le bateau; ils y sont venus dans une petite embarcation prise au chantier de navires, mais ils n'ont pas touché le quai. Je dois dire qu'en toute occasion les capitaines des steamers étaient très strictes dans l'exécution des ordres qui portaient que ni le fret ni les passagers ne devaient débarquer.

(Signé,) EDOUARD RUSSEL.

Signé et assermenté devant moi ce 23ème jour de janvier 1869, à Presscott.

(Signé,) PATRICK M'CREA, J. P.

Je, John McCarthy dûment assermenté, dépose et dis :—Que je vends du bois sur un quai situé à environ un mille à l'ouest de Prescott. Durant la dernière saison, les bateaux de la Compagnie de Transport du Nord se munissaient de bois à mon quai; un nommé Edouard Russel était aussi présent quand les bateaux prenaient du bois. Son devoir était d'empêcher de débarquer les passagers et le fret. Je n'ai pas connaissance qu'aucun passager ait jamais embarqué sur le bateau à ce quai. Je suis généralement sur le quai quand les bateaux y accostent et j'y reste pendant qu'ils y prennent du bois, et je jure positivement que je n'ai jamais vu aucun passager y embarquer, et je crois qu'aucun ne s'est embarqué à mon quai depuis que l'obligation a été prise à ce sujet. Je puis dire que dans tous les cas les officiers donnaient des ordres très-strictes pour empêcher le débarquement ou l'embarquement du fret ou des passagers sur le bateau.

(Signé,) JOHN M'CARTHY.

Assesmenté devant moi, à Prescott, ce 23 janvier 1869.

PATRICK M'CREA, J. P.

Je certifie par le présent que je suis et que depuis plusieurs années j'ai été agent au port d'Ogdensburgh, dans l'Etat de New-York, pour la compagnie de transport du Nord de l'Ohio, et que je l'étais pendant l'année 1868. Le connaissement ci-annexé portant le numéro "2388" et les feuilles marquées "A. B. et C." datées de Toledo, Etat d'Ohio. le 6 mai 1868, sont une vraie copie du connaissement qui m'a été envoyé de la cargaison du propulseur *Michigan*, lequel arriva ici le 11 mai 1868, et me livra entièrement la cargaison, consistant en huit mille quatre cent trente-six $\frac{54}{56}$ (8436 $\frac{54}{56}$) minots de maïs, et sept cents barils de farine, qui étaient tout le grain et la farine que contenait le navire.

(Signé,) GEO. A. EDDY.

Assermenté devant moi ce 22ème jour de Février 1869.

(Signé,) T. C. BARTER, J. P.

Etat de l'Ohio, }
Comté de Lucas. } S. S.

Par-devant moi, notaire public, dans et pour le comté Lucas, Etat de l'Ohio, ce 16ème jour de février 1869, William T. Walker, de la cité de Toledo, du comté et Etat ci-dessus nommés, étant dûment assermenté, a déposé et dit : qu'il est l'agent de la compagnie de transport du Nord dans la dite cité de Toledo ; que le connaissement ci-annexé, portant le numéro "2388," et les feuilles marquées "A. B. et C," portant la date du 6 de mai 1868, pour le propulseur "*Michigan*," sont une exacte et vraie copie de l'original du connaissement de la cargaison expédiée à bord du dit propulseur "*Michigan*," les jours et date ci-dessus, et expédiés par la malle à Ogdensburgh après le départ du dit propulseur ; que le connaissement fourni par le propulseur "*Michigan*" à son départ de ce port n'était pas exact, parce qu'il portait une cargaison de maïs de quatre cent trois (403) minots au-dessus du montant qu'il avait à bord, et qu'il croit réellement que le dit propulseur "*Michigan*" a acquitté les péages au canal Welland d'après un calcul fait sur le dit connaissement erroné, à savoir : huit mille huit cent quarante (8840) minots, tandis qu'il n'y avait que huit mille quatre cent trente-six $\frac{54}{56}$ (8436 $\frac{54}{56}$) minots à bord ; qu'en conséquence de la dite erreur dans le calcul et le paiement des péages ci-dessus nommés, il a, le dit Walker, déduit de la cargaison du propulseur "*Akron*," le 19 de juin suivant, quatre cents (400) minots de maïs, de manière à rétablir en droit et justice l'acquit des péages et sans avoir aucune idée que cela fût répréhensible, et aussi sans avoir aucune intention de tromper ou de frauder le revenu du canal Welland ; et de plus que ce cas est le seul de ce genre dont il ait eu connaissance. Et il donne son affidavit, croyant en conscience qu'il est vrai dans toutes ses parties.

Assermenté et signé devant moi, les jour et an ci-dessus mentionnés.

(Signé,) C. W. EVERETT, Notaire Public,
Comté de Lucas, Ohio.

ACQUITTEMENT, No. 177.—CANAL WELLAND.

Permis de navire.—Bureau au Port Colborne, 8 mai 1868. Permis au steamer américain "*Michigan*," de Cleveland, 43 tonneaux, de la Compagnie de Transport du Nord, propriétaire, S. B. Ripson, capitaine, de passer de Tolèdo à Ogdensburgh.

Articles.	Quantité.	Cargaison. Où embarqué.	Cargaison. Destination.	No. de sections pour péage local.	Montant des péages locaux.	Péages du complet parcours.	Montant des péages du complet parcours.	Gratuit.
							$ cts.	
CLASSE 1. Tonnage du navire	431	.....	.....	.....	.....	2½	10 78	
CLASSE 2. Passagers de 21 ans ou plus, No	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Passagers au-dessous de cet âge, No	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
CLASSE 3. 8,840 minots de de maïs	246	.....	.....	.....	.....	20	49 20	
CLASSE 4. 700 barils de farine	78	.....	.....	.....	.....	25	19 50	
Total des péages acquittés	.....	.....	.....	.....	.....	.....	$79 48	

A tous les Officiers du Canal.

(Signé,) J. S. SCHOLFIELD,
Pour le Percepteur.

No. 2388.

COMPAGNIE DE TRANSPORT DU NORD,
Toledo, Ohio, 6 Mai 1868.

Walker et Cie., Agents pour le Steamer à hélice "Michigan," pour Ogdensburgh, New-York.

		A l'avant.	cts.	$ cts.
Davis et Taylor, Lawrence, Mass., V. C. Line.	2886 54/56	Minots de maïs jaune.		
		Lac, par minot.		
		De Toledo à Lawrence	@ 28	
Wm. H et Cie. } Amoskeag, Banque Nationale. Manchester, N. H. V. C. Line.	2250	Minots de maïs No. 1.		
		Lac, par minot.		
		De Toledo à Manchester	@ 28	
N. et H. Joel A. Whiting, West Randolph, Vt. V. C. Line.	1125	Minots de maïs No. 1.*		
		Lac, par minot.		
		De Toledo à West Randolph	@ 32	
Joseph T. Goss, Manchester, N. H. V. C. Line.	1125	Minots de maïs No. 1.*		
		Lac, par minot		
		De Toledo à Manchester	@ 29	
T. W. M. R. W. } W. H. Maynard et Cie., Worcester, Mass. V. C. Line.	186	Sacs de maïs, (350 minots).		
		Avances de frais		36 00
		Lac, fret.		
		De Toledo à Worcester	@ 42½	
	100	Barils de farine, "Challenge."		
		Avances de frais		40 00
		Lac, par baril.		
		De Toledo à Worcester	@ 90	
Potter, Maynard et Cie., Keene, N. H. R. et B. Line.	60	Barils de farine, "Queen of Prairie."		
	20	" " "Impérial."		
	20	" " "Moss Rose."		
		Avances de frais		40 00
		Lac, par baril.		
		De Toledo à Keene	@ $1	
H. W. R. W. } W. H. Maynard et Cie., Worcester, Mass. V. C. Line.	100	Barils de farine, "Diamond."		
		Avances de frais		50 00
		Lac.		
		De Toledo à Worcester	@ 90	
Même.	170	Sacs de maïs, (350 minots).		
	179	" " (350 minots).		
		Avances de frais		72 00
		Lac.		
		De Toledo à Worcester	@ 42½	
40. E. Crosby et Cie., Ludlow, Vt. R. et B. Line.	50	Barils de farine "Robinson et Cie."		
		Avances de frais		20 00
		Lac	@ 50	
		D'Ogdensburgh à Ludlow	@ 65	
" E. Crosby et Cie., Brattleboro', Vt. R. et B. Line.	26	Barils de farine, "Robinson et Cie."	1.15	
	24	" " "Anglo Saxon."		
		Avances de frais		20 00
		Lac.		
		De Toledo à Brattleboro'	@ $1	
44. Potter, Maynard et Cie., Springfield, Mass. R. et B. Line.	100	Barils de farine, "Reliance."		
		Avances de frais		40 00
		Lac.		
		De Toledo à Springfield	@ 90	
50. Potter, Maynard et Cie., Brattleboro', Vt. R. et B. Line.	50	Barils de farine, "Extra de Pope."		
	20	" " " "Alabaster."		
	30	" " " "Reliance."		
		Avances de frais		40 00
		Lac.		
		De Toledo à Brattleboro'	@ $1	
R. 50. Geo. Hurlburt et Fils, Ogdensburgh, N.Y.	100	Barils de farine, "J. B. Carson, O.K,"		
		Avances de frais		40 00
		Lac, par baril	@ 50	

(Signé,) W. T. WALKER et Cie., *Agents, Comp. de T. du N.*

A comparu par-devant moi, notaire public, dans et pour le comté de Lucas, Etat de l'Ohio, à Toledo, le 24ème jour de décembre 1868, William T. Walker, de la cité de Toledo et de l'Etat ci-dessus nommés, lequel étant dûment assermenté, dépose et dit :—Je suis âgé de 43 ans, je suis marchand à commission et associé directeur de la maison W. T. Walker et Cie, dans la cité de Toledo. Je demeurai dans cette cité depuis onze ans et pendant ce temps, en outre de mes affaires comme marchand à commission, j'ai été l'agent de commerce et de frêt de la compagnie de transport du Nord. Mon devoir, comme agent, était de procurer du fret, diriger l'embarquement ou le débarquement des cargaisons à bord des propulseurs, faire ou faire faire tous les connaissements, et surveiller l'administration générale des propulseurs de la dite compagnie de transport du Nord au port de Toledo, sujet aux ordres du président de la dite compagnie résidant à Cleveland.

Je me rappelle avoir chargé le propulseur "*Akron*" le 9 juin dernier, de huit mille cinq cent (8500) minots de maïs ; trois (3) chars de chemin de fer chargés de bran de son ; cent (100) barils de farine et sept sacs de laine.—Je me rappelle aussi qu'un propulseur chargé antérieurement avait reçu ordre de prendre du maïs, ce qu'il fit le soir au moyen de l'élévateur à grains, et pour éviter de rester dans mon bureau jusqu'à ce qu'il fût chargé, j'ai fait un connaissement portant le total du chargement qu'il devait prendre conformément à ses ordres. Le lendemain matin, je vis par le contrôle que la quantité prise à bord pendant la nuit était de quatre (400) cents minots de moins que ne portait le connaissement, soit faute d'espace dans le propulseur, soit que son tonnage ne le permît pas, ce que je ne saurais dire. Comme ces quatre (400) cents minots étaient portés sur le connaissement déjà mentionné et que les péages en avaient été acquittés, je n'entrai que huit mille quatre cents minots au compte de "l'*Akron*," croyant que cela n'était qu'équitable et juste, et je soumis les circonstances et les faits au capitaine de "l'*Akron*" à cette époque.

Pour ce qui concerne les péages du canal Welland, mes ordres ont toujours porté strictement de ne laisser passer aucun article qui n'était pas inscrit sur le connaissement, de manière à en faire connaître la pesanteur aussi exactement que possible, et d'être particulièrement scrupuleux en cela. En recevant des effets des compagnies de chemin de fer, comme dans le cas du bran de son expédié par "l'*Akron*," je dois me conformer aux poids fournis par ces compagnies, et comme ce sont les chiffres d'après lesquels ces compagnies de chemin de fer prélèvent le prix de leur frêt, nous pensons qu'ils sont exacts.

De plus, je n'ai ni intérêt pécuniaire ni autre à retenir des péages ou autres honoraires ; au contraire, mon intéret et ma réputation dépendent de l'exécution implicite des ordres de la compagnie et de l'expédition honorable et efficace des affaires.

Assermenté et signé devant moi, ce 24ème jour de décembre 1868. } (Signé,) W. T. WALKER.

(Signé,) J. M. LLOYD,
Notaire public,
Comté de Lucas, Ohio. [L. S.]

BUREAU DU COMMERCE,
TOLEDO, OHIO, 24 décembre 1868.

A tous ceux que les présentes concernent :

W. T. Walker, de la maison W. T. Walker et Cie, est et a été depuis des années un membre honorablement noté à cette chambre, et je me fais un plaisir de constater que dans toutes ses transactions, son nom et son caractère sont les meilleurs ou des meilleurs pour l'intégrité et l'honorabilité dans les affaires.

(Signé,) CHARLES A. KING, [L. S.]
Président.

Permettez-moi de dire que personnellement mes relations commerciales avec W. T. Walker ont été intimes depuis onze ans, et que je le considère comme un homme de grand talent et d'honorabilité, et que sa parole et sa signature sont bonnes et dignes de foi.

CHARLES A. KING,
de la maison King Frères.

No. 2489. COMPAGNIE DE TRANSPORT DU NORD,

Toledo, Ohio, 9 Juin 1868.

Walker et Cie., Agents pour le Steamer à hélice "Akron," pour Ogdensburgh, New-York.

			cts.	$ cts.
Thayer, Sergeant et Cie., Northampton, Mass. R. et B. Line.	6000	Minots de maïs No. 1. Lac, par minot. De Toledo à Northampton	@ 25	
Barron, Dodge et Cie., Ogdensburgh, N.Y.	*1000	Minots de maïs No. 1. Lac, par minot	@ 10½	
Barron, Dodge et Cie., Concord, N. H. V. C. Line.	*1500	Minots de maïs No. 1. Lac, par minot. De Toledo à Concord	@ 25	
		* 400 minots de ce maïs sur le connaissement du dernier bateau, mais pas à bord. Péages acquittés en conséquence. Cet envoi complète le lot de B. D. et Cie.		
W. H. Maynard et Cie., Worcester, Mass. V. C. Line.	2	Chars chargés (340 sacs) Middlings, 30,000. Avances de frais		100 00
		Lac, par 100 livres. De Toledo à Worcester	@ 42½	
W. H. Maynard et Cie., Worcester, Mass. V. C. Line.	1	Char chargé (245 sacs de son) 16,700. Avances de frais		50 00
		Lac, par 100 livres. De Toledo à Worcester	@ 42½	
King, Norton et Ladd, Springfield, Mass. R. et B. Line.	100	Barils de farine, "Pro. Best." Avances de frais		50 00
		Lac. De Toledo à Springfield	@ 85	
Denny, Rice et Cie., Boston, Mass. V. C. Line.	7	Sacs de laine, 1,235. Avances de frais		2 96
		Lac par 100 livres. De Toledo à Boston	@ 95	

Nos frais et avances, $253.59.

Au comptable de la Comp. de T. du N.

(Signé,) W. T. WALKER et Cie.,

Agents de la Comp. de T. du N.

No. 2544. COMPAGNIE DE TRANSPORT DU NORD,

Walker et Cie., Agents pour le Steamer "Akron," pour Ogdensburgh.

	Min. lbs.		cts.
T. Cushing et Cie., Fitchburg, Mass.	1125	*A l'arrière.* Minots de maïs No. 1. Lac. De Toledo à Fitchburg	@ 22½
T. Cushing et Cie., Groton Junction, Mass. V. C. Line et R. et B.	1125	*A l'arrière.* Minots de maïs No. 1. Lac. De Toledo à la Jonction de Groton	@ 22½
S. H. Wood, Lowell, Mass.	1510 33	*A l'avant.* Minots de maïs jaune. Lac. De Toledo à Lowell	@ 21½

No. 2544.—*Suite.*

		A l'avant.	
Davis et Taylor, Lawrence, Mass. Ligne de V. C.	3177 25	Minots de maïs jaune, Lac, De Toledo à Lawrence	cts. @ 20
		A l'arrière.	
Thayer, Sergeant et Cie., Northampton, Mass. Ligne R. et B.	2000 "	Minots maïs No. 1, Lac, De Toledo à Northampton	@ 21

Nos frais et avances, $44.69
Au compte de la C. T. N.

(Signé,) W. T. Walker et Cie.,
Agents, C. T. N.

A comparu par-devant moi, notaire public, dans et pour la cité de Cleveland, comté de Cuyahoga, Etat de l'Ohio, Alfred W. French, de la dite cité, qui dépose et dit :—Je suis âgé de trente-huit ans, et j'ai été engagé dans l'expédition et la vente à commission de marchandises depuis quinze ans, et dans les dernières quatre années comme associé de la maison French, Childs et Cie, marchands à commission et expéditeurs, et agents de la Compagnie de Transport du Nord, et j'ai été obligé de surveiller en général le fret reçu et expédié à ce port par les steamers de la dite compagnie. Le ou vers le 10ème jour de juin dernier, notre maison expédia par le steamer *Akron* trois cents barils de farine et vingt-six colis d'articles divers pour Ogdensburgh, et dix balles de coton pour Oswégo.

Le 30ème jour de juin dernier, notre maison expédia par le même steamer, trois cents trois barils de farine et divers autres colis de fret pour les ports d'Ogdensburgh, Cap Vincent et Oswégo. Le 4 de septembre dernier, notre maison expédia par le même steamer treize cents vingt-cinq colis de farine, équivalant à mille vingt-cinq (1025) barils de farine pour le port d'Ogdensburgh. Les copies des connaissements de ces cargaisons sont toutes annexées à ce témoignage, et contiennent le compte vrai et juste de tout le fret de toute description embarqué à bord du dit steamer à ce port aux dates ci-dessus mentionnées.

De plus, je n'avais aucun intérêt pécuniaire ou autre à présenter un état de compte incorrect de cargaison, pour la perception des péages sur le canal Welland, mais mes instructions ont toujours été de les faire avec soin et exactitude.

(Signé,) A. W. French,

Signé et assermenté devant moi, ce 26ème jour de décembre, A. D., 1868.

(Signé,) L. D. Hudson,
Notaire public dans et pour le comté de Cuyahoga, Ohio. [L. S.]

Chambre de Commerce,
Cleveland, Ohio, 28 décembre, 1868.

A tous ceux que les présentes concernent.

A. W. French, Ecuyer, de la maison French, Childs et Cie, marchands de grain à commission et expéditeurs de cette cité, est actuellement et a été depuis plusieurs années un membre honorablement noté de cette chambre.

Pour ce qui est de son caractère en général, en ce qui concerne l'honnêteté et l'intégrité, il a été très-estimé des membres associés de notre chambre, et c'est avec grand plaisir que je le constate ici officiellement.

(Signé,) Geo. W. Gardner,
Président.

Je souscris cordialement à ce qui précède.
J. C. Sage, Secrétaire.

Ayant personnellement et favorablement connu M. French depuis plus de quinze ans, pendant lesquels il s'est comporté de manière à gagner la confiance et l'estime du cercle commercial de notre cité, je crois devoir dire que j'ai une entière confiance en sa parole et son intégrité.

GEO. W. GARDNER,
de la maison Gardner, Burt et Oviatt.

COMPAGNIE DE TRANSPORT DU NORD,
Cleveland, O., 10 juin 1868.

Connaissements, par French, Childs et Cie., agents et expéditeurs, du steamer *Akron*, pour Oswego.

		cts.	$ cts.	$ cts.
Cie. Manuf. de Home, Oswego, N. Y. Aux soins de Chas. Allison, agt.	10 balles coton..... 4281	50	21 41	
	Avancé	.....	21 41	42 82

(Signé,) FRENCH, CHILDS ET CIE.

CLEVELAND, O., 10 juin 1868.
Pour Ogdensburgh.

				$ cts.
D. D. Fuson et Cie. Fitchburg, Mass.	50 brls. farine,	Frazer, A.		
	50 "	McNeil.		
	100 Frais.....		.....	26 25
	80 cts. direct.			
S. B. et D. McEwen et Cie., Burlington, Vt.	80 brls. farine,	McNeil.		
	20 " "	Grant, E.-U.		
	100 Frais.....		.....	26 25
	80 cts. à Rutland.			
M. S. Adams et Cie., Brighton, Vt.	20 brls. farine,	St. Louis.		
	20 " "	Florence.		
	30 " "	Neal Grant.		
	30 " "	Howard.		
	100 $1.20 direct.			
Milwaukee, Ogdensburgh, N. Y.	1 tige de fer.			
	16 rames.			
	5 Rx. tuyaux de fer.			
Tout aux soins de Geo. A. Eddy, agt., Ogdensburgh.	1 boîte verreries.			
	3 balles voiles, etc.			

(Signé,) FRENCH, CHILDS ET CIE.

30 juin 1868. Pour Ogdensburgh.

			cts.	$ cts.	$ cts.
Edward Wright, Montréal, C.	3 verreries	1440	60	8 64	
	Avancé			4 10	12 74
H. Meadows et Cie., Cité d'Ottawa, Ont.	2 barriq. verreries	800	60	4 80	
	Avancé			2 50	7 30
Isidore Traversy, Cité d'Ottawa, Ont.	2 barriq. verreries	960	60	5 76	
	Avancé			2 90	8 66
Edward Hagar et Cie., Montréal, C.	2 barriq. verreries	890	60	5 34	
	Avancé			2 73	8 07
R. Villaz, Ogdensburgh, N.Y.	1 sac café, 127.				
	3 brls. cassonade, 756	883	30	2 65	
	2 " farine			0 80	3 45
Mad. Halpin, Ogdensburgh, N.Y.	1 poële, 1 pqt. tuyau.				
	2 pqts. bois de lit.				
	2 siéges.				
	4 chaises.				
	2 tête et pied de lit.				
	1 boîte d'effets.				
	1 évier	1185	60	7 51	
	Charrette			1 00	8 51
Cie. T. N. Ogdensburgh.	5 brls. huile.				

(Signé,) FRENCH, CHILDS ET CIE.

30 juin 1868. Pour Oswego.

			cts.	$ cts.	$ cts.
"E 4." A. Knapp et Fils, Moore's, N. Y.	26 meules	2100	20	4 20	
	Avancé			2 04	6 24
S. B. Bisbee, Newbury, Vt.	1 brl. farine.				
M. S. Adams et Cie., South Royalton, Vt.	20 brls. farine, "Champion."				
	20 " " "Gén'l Grant."				
	40 " " "Florence."				
	40 demi-brls. farine, "				
	100 Direct, $1.10.				
Beale et Bowker, Winchendon, Mass.	75 brls. farine, "Howard."				
	25 " " "Florence."				
	Direct, 90 cts.				
Edson Hill, Manchester, N. H.	70 brls. farine, "City Mills, A."				
	30 " " "Hamilton, A."				
Aux soins de Geo. A. Eddy, Agt., Ogdensburgh.	Direct, 90 cts.				

(Signé,) FRENCH, CHILDS ET CIE.

30 juin 1868. Pour Cap Vincent.

		cts.	$ cts.	$ cts.
D. W. Rickerson, Watertown, N. Y.	5 brls. lard	80	.....	4 00
D. B. Lockwood. Adams, N.Y.	1 brl. whisky	.....	.....	1 00
Robt. TenEyck, Watertown, N.Y.	10 pqts. essieux.			
	1 " timons.			
	1 " cercles.			
	1 " pôteaux 830	40	3 32	
	Avancé	.....	2 58	5 90
H. E. F. Cooper, Watertown, N.Y.	13 pqts. planches minces 910	40	3 64	
	Avancé	.....	1 68	5 32
Goodnow, Holden et Cie., Watertown, N.Y.	5 brls. verreries			
	2 boîtes " 520	60	3 12	
	32 brls. " 2680	$1 00	26 80	
	Avancé	.....	10 00	39 92
John Sharles, Kingston, C. O.	2 barriq. verreries 810	60	4 86	
	Avancé	.....	2 53	7 39
R. White, Kingston, Ont.	2 barriq. verreries 890	60	5 34	
	Avancé	.....	2 73	8 07
A. Livingston, Kingston, Ont.	1 barriq. verreries 490	60	2 94	
	Avancé	.....	1 72	4 66
Aux soins de W. B. Buckley, agt., Cap Vincent.				

(Signé,) FRENCH, CHILDS ET CIE.

30 juin 1868. Pour Oswego.

		cts.	$ cts.	$ cts.
Cie. Manuf. de Home, Oswego, N. Y.	10 balles coton 4812	.....	24 06	
	Avancé	.....	24 06	48 12
Dane et Cie., Utica, N. Y.	6 pqts. roues 360	50	1 80	
	Avancé	.....	1 33	3 13
Hayden et Litchworth, Auburn, N. Y.	4 pqts. siéges 350			
	4 " essieux,			
	4 " timons,			
	2 " cercles,			
	1 " jambages,			
	1 boîte pôteaux 675			
	3 " dossiers 380 1405	40	5 62	
	Avancé	.....	4 88	10 50
James Connelly, Troy, N.Y.	6 pqts. timons,			
	4 " cercles,			
	16 " essieux 1500	40	6 00	
	Avancé	.....	4 75	10 75
McNauz et Cie., Oswego.	1 voiture.			
	1 harnais	.....	.....	8 00
Stepnen Washburn, Sackett's Harbor, N.Y.	150 pompes,			
	1 boîte.			
	1 pqt. baguettes 2600	30	7 80	
	Avancé	.....	5 40	13 20
Pease et Barrow, Oswego, N. Y.	18 rames	10	.....	1 80

(Signé,) FRENCH, CHILDS ET CIE.

4 septembre 1868. Pour Ogdensburgh.

			$ cts.	$ cts.
Coe et Hickox, Manchester, N. H.	50	brls. farine, "City Mills, A."		
	25	" " "Howard, XX."		
	50	d.-brls " "Florence."		
	100	Direct, $1.05 par brl.		
C. G. Pickering, Portsmouth, N.H.	200	demi-brls. farine, "Lafayette." Direct, $1.05 par brl.		
C. Robinson et Fils, Portsmouth, N. H.	100	brls. farine, "Gilt-Edge."		
	400	d.-brls " "Cascade."		
	300	Direct, $1.05 par brl.		
Baker, Brown et Cie., Newport, Vt.	50	brls. farine, "Horton Mills."		
	50	" " "Haul City."		
	100			
183. J. Rowley, Manchester, N. H.	100	brls. farine, "Fraser, A."		
		Frais.....	.....	..... 26 00
		Direct, $1.05 par brl.		
183. G. Quinby et Cie., Concord, N. H.	25	brls. farine, "McNiel, X."		
	50	" " "Davis, 1."		
	100	d.-brls. "		
	125	Frais.....	.....	..... 32 50
		Direct, $1.05 par brl.		
185. T. Wait et Cie., Greenfield, Mass. *Via* R. & B. R. R.	100	brls. farine, "Pelton, O K."		
		Frais.....	.....	..... 26 00
		Direct, $1.05 par brl.		
185. Lewis Barter et Cie., Littleton, N. H.	60	brls. farine, "Pelton, O. K."		
	40	" " "Arctic, A."		
		Frais.....	.....	..... 20 00
Andrew Crozier, Ogdensburgh, N. Y.	1	coffre	200	
Cie. T. N. Ogdensburgh, N. Y. Tout aux soins de Geo. A. Eddy, agt., Ogdensburgh.	2	pompes de cuivre.		
	1	pompe foulante.		
	1	sas.		
	2	valves.		

(Signé,) FRENCH, CHILDS ET CIE.

CHAMBRE DE COMMERCE.
DÉTROIT, MICHIGAN, 29 décembre 1868.

Nous, soussignés, officiers de la Chambre de Commerce de la cité de Détroit, certifions par ces présentes que M. Noël J. Rodier est un membre noté honorablement à notre chambre. Nous ajouterons de plus que nous prenons un plaisir particulier à rendre témoignage de l'honorabilité et de la probité de M. Rodier, qui n'a jamais été soupçonné, et que nous regardons comme *inattaquable*, et nous n'hésitons pas à dire que ce jugement de son caractère s'accorde avec le sentiment unanime non-seulement des membres de cette chambre, mais de tous ceux qui, ayant eu à transiger des affaires avec lui, ont eu occasion de le juger.

H. J. BUCKLEY,
Président, [L. S.]

Ray Haddock,
Secrétaire.

Noël J. Rodier, étant dûment assermenté, dépose et dit :—Je suis âgé de vingt-sept (27) ans et réside dans la cité de Détroit. Je suis marchand à commission et expéditeur. J'ai eu des rapports avec la Compagnie de Transport du Nord, durant dix (10) années, dont les trois dernières comme son agent, et en cette qualité je devais procurer du fret aux steamers de la Compagnie de Transport du Nord, en surveiller l'expédition et dresser les connaissements.

Le 3 septembre dernier, le steamer *Akron* fut chargé en partie à Détroit de blé, farine et laine, sous mon contrôle et ma direction ; tout le fret pris par ce navire fut expédié par moi,—et le connaissement ci-annexé est une copie conforme à mes livres de tous les effets pris à bord à Détroit pour passer par le canal Welland.

De plus, je déclare que je n'avais pas d'intérêt pécuniaire à dresser des états de compte incorrects pour la solde des péages, mais qu'au contraire mes instructions venues du président de la Compagnie de Transport du Nord m'enjoignaient d'être extrêmement soigneux pour qu'ils fussent exacts.

(Signé,) NOEL J. RODIER.

Signé et assermenté devant moi, ce 26ème jour de décembre, A. D. 1868.
Levi T. Griffin,
Notaire public,
Comté de Wayne, Michigan.

ETAT DU MICHIGAN, COMTÉ DE WAYNE. } S. S.

James D. Weir, Greffier du dit comté, et greffier de la cour de circuit du comté de Wayne, qui est une cour d'archives ayant un sceau.

Certifie par ces présentes, que Levi T. Griffin, dont la signature est sur le témoignage ci-annexé, était, à l'époque où il prit ce témoignage, notaire public dans et pour le dit comté, dûment autorisé à prendre ce témoignage. Et de plus que je connais bien l'écriture de ce notaire public et crois fermement que la signature posée au bas du dit document est authentique.

En foi de quoi j'ai ici posé ma signature, et mis le sceau de la dite cour et comté, à Détroit, ce 26ème jour de décembre, A. D., 1868.

JAMES D. WEIR, [L. S.]
Greffier.

No. 321. COMPAGNIE DE TRANSPORT DU NORD,
Détroit, Michigan, 3 sept. 1868.

CONNAISSEMENTS, par N. J. RODIER, agent et expéditeur, du steamer *Akron*, pour Ogdensburgh, N.-Y.

Aux soins de Geo. A. Eddy, agt., Ogdensburg. No. 1.

		Lbs.	cts.	$ cts.
Nichols, Parker et Cie., Boston, Mass.	6 sacs laine	1260		
	Frais du C. F			3 91
	Assurance			1 46
	Lac.			
	A Boston, $1.00 par 100.			
Cte. Sugar River Mill Co., Claremont, N. H. Soins, J. S. Bean, Ogdensburgh, N. Y.	1266 50 minots blé blanc.			
	Lac		14	
J. P. Woods et Cie., Winooski, Vt. Soins, James Wade, Ogdensburgh, N. Y.	3193 35 minots blé blanc No. 1.		14	
	Lac			
	4459			

No. 321.—*Suite.*

		Lbs.	cts.	$ cts.
Acct. Bunville et Cie. P. C. et H. C. Tyler, Athol, Mass.	20 Barils de farine, "Extra de Mich." 80 " " "Rising Sun." Frais de chemin de fer..... Lac. A Greenfield, $1.20.	.....	.....	46 00
Acct. Peter Voorhees. McQuestern et Cie., Nashua, N. H.	50 Barils de farine, "Compeer." 50 " " "Extra de Safford." Assurance..... Lac. A Nashua, $1.10.	.....	.....	6 25
Acct. C. H. Safford. Clap et Frères, Boston, Mass.	100 Barils de farine, "Mountain." Lac. A Boston, $1.00.			
Acct. C. H. Safford. Clap et Frères, Manchester, N. H.	200 Demi-brls. de far., "Extra de Safford." Lac. A Manchester, $1.10.			
Comptable de la Cie. des moulins de Sugar River. Claremont, N. H. Care, J. S. Bean, Ogdensburgh, N. Y.	100 Barils de bié, "T." Lac.....	.....	55	
J. Fletcher, St. Johnsbury, Vt.	100 Barils de farine, "Dexter." Lac. A St. Johnsbury, $1.48.			
J. R. Faulkner et Cie., North Belleview, Mass.	22 Sacs de laine. 12 " " ..... Frais de chemin de fer..... Assurance..... Lac..... Perception.....	7072	.... 45	21 41 7 07 $35 90

Frais.....	85 90
Commission.....	40 40
Total des frais.....	$126 30

(Signé,) N. J. RODIER, Agt.

ACQUITTEMENT No. 513.—CANAL WELLAND.

Permis de navire.—Bureau au Port Colborne, 11 juin 1868. Permis au steamer américain "Akron," de Cleveland, 467 tonneaux de jaugeage, de la Compagnie de Transport du Nord, propriétaire, R. Davis, capitaine, de passer de Toledo à Ogdensburgh.

ARTICLES.	Quantité.	CARGAISON. Où embarqué.	CARGAISON. Destination.	No. de Sections pour péage local.	Montant des péages locaux.	Péages du complet parcours.	Montant des péages du complet parcours.	Gratuit.
CLASSE 1. Tonnage du navire.....	467	.....	.....	.....	.....	2¼	$ cts 11 68	.....
CLASSE 2. Passagers de 21 ans ou plus, No	1	.....	.....	.....	.....	10	0 10	.....
Passagers au-dessous de cet âge, No.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

ACQUITTEMENT, No. 513.—*Suite.*

ARTICLES.	Quantité.	Cargaison. Où embarqué.	Cargaison. Destination.	No. de sections pour péage local.	Montant des péages locaux.	Péages du complet parcours.	Montant des péages du complet parcours.	Gratuit.
							$ cts.	
CLASSE 3.								
Maïs, 8,100	225	.....	.....	.....	.....	20	45 00	.....
CLASSE 4.								
Son, 47,000	237	.....	.....	.....	.....	25	5 88	.....
Coton, 4,281	27	.....	.....	.....	.....	.....	0 63	.....
Meubles, 401	45	.....	.....	.....	.....	.....	11 25	.....
Fonte, 1,500	1	.....	.....	.....	.....	.....	0 25	.....
Lard, 50	7½	.....	.....	.....	.....	.....	1 88	.....
CLASSE 5.								
Laine, 1,145	1	.....	.....	.....	.....	30	0 30	.....
CLASSE 6.								
Marchandises, 428	½	.....	.....	.....	.....	60	0 30	.....
Péages acquittés	.....	.....	.....	.....	.....	.....	77 27	.....

A tous les Officiers du Canal. (Signé,) W. A. ROUTH, *Percepteur.*

ACQUITTEMENT No. 690.—CANAL WELLAND.

Permis de navire.—Bureau au Port Colborne, 1er juillet 1868. Permis au steamer américain "Akron," de Cleveland, 467 tonneaux de jaugeage, de la Compagnie de Transport du Nord, propriétaire, R. Davis, capitaine, de passer de Toledo à Ogdensburgh.

ARTICLES.	Quantité.	Cargaison. Où embarqué.	Cargaison. Destination.	No. de sections pour péage local.	Montant des péages locaux.	Péages du complet parcours.	Montant des péages du complet parcours.	Gratuit.
							$ cts.	
CLASSE 1.								
Tonnage du navire	467	.....	.....	.....	.....	2½	11 68	.....
CLASSE 2.								
Passagers de 21 ans ou plus, No	16	.....	.....	.....	.....	10	1 60	.....
Passagers au-dessous de cet âge, No	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
CLASSE 3.								
8,938 de maïs	248½	.....	.....	.....	.....	20	49 70	.....
CLASSE 4.								
4,812 de coton	2½	.....	.....	.....	.....	25	0 63	.....
303 barils de farine	34	.....	.....	.....	.....	.....	8 50	.....
5 " d'huile	1½	.....	.....	.....	.....	.....	0 38	.....
5 " de lard	1	.....	.....	.....	.....	.....	0 25	.....
400 livres de meules	½	.....	.....	.....	.....	.....	0 13	.....
CLASSE 5.								
127 livres de café	½	.....	.....	.....	.....	30	0 15	.....
1,185 meubles	1	.....	.....	.....	.....	.....	0 30	.....
9,480 verreries	5	.....	.....	.....	.....	.....	1 50	.....
756 de sucre	½	.....	.....	.....	.....	.....	0 15	.....
1 baril de Whisky	½	.....	.....	.....	.....	.....	0 15	.....
CLASSE 7.								
5,000 articles en bois	2½	.....	.....	.....	.....	40	1 00	.....
Péages acquittés	.....	.....	.....	.....	.....	.....	$76 12	.....

A tous les Officiers du Canal.

(Signé,) J. S. SCHOLFIELD, *pour le Percepteur.*

ACQUITTEMENT No. 1277.—CANAL WELLAND.

Permis de navire.—Bureau de Port Colborne, 5 septembre 1868. Permis au steamer américain "Akron," de Cleveland, 467 tonneaux de jaugeage, de la Compagnie de Transport du Nord, propriétaire, S. B. Ripson, capitaine, de passer de Toledo à Ogdensburgh.

ARTICLES.	Quantité.	Cargaison.		No. de section pour péage local.	Montant des péages locaux.	Péages du complet parcours.	Montant des péages du complet parcours.	Gratuit.
		Où embarqué.	Destination.					
							$ cts.	
Classe 1. Tonnage du navire	467	.....	.....	.....	.....	2½	11 68	.....
Classe 2. Passagers de 21 ans ou plus, No	5	.....	.....	.....	.....	10	0 50	.....
Passagers au-dessous de cet âge, No	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Classe 3. 4,460 mts. de blé	135½	.....	.....	.....	.....	20	27 10	.....
Classe 4. 1,625 barils de farine	181	.....	.....	.....	.....	25	45 25	.....
Classe 5. 6,000 livres de laine	3	.....	.....	.....	.....	30	0 90	.....
Classe 6. 700 livres de marchandise	½	.....	.....	.....	.....	60	0 30	.....
Péages acquittés	.....	.....	.....	.....	.....	.....	$85 73	.....

A tous les Officiers du Canal.

(Signé,) J. S. Scholfield,
pour le Percepteur.

Ottawa, 29 Janvier 1869.

Au sujet de la saisie du steamer *Akron*, appartenant à la Compagnie de Transport du Nord, sous accusation de fraude du revenu, aux termes de son obligation à la Reine du 1er juin 1868, le soussigné a l'honneur de faire rapport qu'il a soigneusement examiné les documents qui lui ont été soumis par l'honorable ministre des douanes, et trouve ce qui suit:

La substance de l'accusation contre la compagnie est contenue dans un affidavit de William Ryan, ci-devant commis du dit steamer, et comportant ce qui suit :—Il affirme en termes généraux qu'à sa connaissance la compagnie avait l'habitude de frauder le revenu en dressant de faux états du fret et des passagers qui passent par ses steamers dans le canal Welland, et il spécifie que le 11 juin dernier le capitaine de l'*Akron* fit un rapport de 400 minots de blé en moins en descendant; le 28 juin, il fit un rapport de 200 barils de farine en moins, et le 5 septembre, de 275 barils de farine ou de blé en moins. Il dit de plus que dans le mois de juin ou juillet dernier, le capitaine prit à bord deux passagers avec leur bagage au quai de McCarthy et les transporta à Cleveland.

Les accusations sont corroborées par l'affidavit de Owen Nugent, ci-devant second de l'*Akron*, qui dit qu'à sa connaissance le capitaine a pris a bord des passagers et du bagage au quai de McCarthy, et que la compagnie avait coutume de présenter de faux rapports aux officiers du canal. Ce déposant ne spécifie ni les dates ni les circonstances, mais il ajoute qu'à sa connaissance le steamer *Akron* a porté de 200 à 250 barils de farine de Toledo à Ogdensburgh, en sus de ce qui paraissait dans les états présentés aux officiers du canal au port Colborne en un seul voyage.

En réponse à ces accusations, la compagnie produit l'affidavit de Richard A. Davis, capitaine du dit steamer *Akron*, dont la déposition est très-claire et positive quant à l'observance des règlements du canal, de sa part, et à la fidélité des comptes-rendus touchant le fret et les passagers. Il admet toutefois que dans le voyage du 9-11 juin, il a soustrait dans ses comptes 400 minots de maïs, mais il indique pour raison de ce fait que les péages sur ce montant avaient été précédemment acquittés par un autre bateau de la même compagnie. Le capitaine Davis allègue de plus que ses rapports du 1er juillet et du 5 septembre étaient conformes au fret qu'il transportait. Il jure que le nombre de passagers constaté dans ses rapports pour chacun de ces voyages était conforme au nombre qui se trouvait à bord, et que les officiers du canal, les gardiens d'écluses et leurs familles avaient l'habitude de monter à bord et de se faire transporter d'une station à une autre, mais qu'on ne les regardait pas comme des passagers, qu'on ne leur faisait rien payer, et que l'on ne tenait aucun compte de leur passage.

Au sujet de l'accusation spéciale d'avoir pris à bord deux passagers au quai de McCarthy, il admet que deux personnes de la famille du surintendant du chemin de fer de marine de la compagnie sont montés à bord, venant d'Ogdensburgh dans une petite embarcation, sans préalablement avoir touché au rivage, mais il affirme qu'elles n'étaient pas des passagers réguliers, n'ayant pas payé de passage et ne portant pour tout bagage que des havresacs à la main. Ce sont les seules personnes qui ont jamais été prises à bord du steamer au quai de McCarthy.

La déposition du capitaine est corroborée par l'affidavit de Edouard Russel, agissant comme douanier au quai de McCarthy, et de John McCarthy, le propriétaire du dit quai, qui disent tous deux qu'à leur connaissance la défense de prendre ou de débarquer des passagers a été strictement observée par les officiers du bateau. Toutefois, Russel admet qu'une fois, sous de pressantes circonstances, il permit à un jeune homme et à sa sœur de débarquer du bateau afin de pouvoir atteindre le convoi de Kemptville, mais qu'il en prit toute la responsabilité.

La compagnie produit aussi les connaissements de l'*Akron* aux dates portées dans les accusations et les entrées faites au bureau du canal aux dates correspondantes. Les connaissements sont attestés sous serment par les agents du fret. En comparant ces documents, l'on y trouve quelques contradictions.

Le connaissement du 11 juin montre la différence déjà mentionnée de 400 minots de maïs, avec la même explication que celle fournie par le capitaine du steamer, soutenue de plus par l'affidavit de W. T. Walker, écuier, qui dit qu'un propulseur qui avait chargé précédemment avait pris sa cargaison de l'élévateur pendant la nuit, et que ne voulant pas rester dans le bureau jusqu'au chargement complet, il avait dressé le connaissement pour toute la charge que le steamer devait prendre conformément à ses ordres, mais que le lendemain matin il s'aperçut par le contrôle qu'il avait pris 400 minots de moins que le chiffre porté dans le connaissement, et sur lesquels les péages avaient été acquittés, en conséquence il avait porté dans le connaissement de l'*Akron* 400 minots de moins que la cargaison de ce steamer.

Ce témoignage devrait être en sus corroboré par la production des comptes et de l'entrée du propulseur en question et autres documents, pour montrer qu'il a réellement acquitté les péages de 400 minots de plus que ce qu'il portait.

Le procédé qu'on a adopté est sujet à de fortes objections et tout à fait inutile, attendu que les parties auraient pu obtenir de suite le remboursement des péages extra en produisant leurs papiers et les preuvres du fait.

Le connaissement du 29 juin montre un item de 26 meules à aiguiser, pesant 2,100 livres, tandis que l'inscription au livre ne montre que 400 livres pesant sur lesquelles les péages ont été acquittés.

Le même connaissement porte l'inscription d'une voiture et d'un harnais auxquels nulle pesanteur n'est assignée et qui ne figurent pas dans le livre. Aussi une pompe, une boîte et un paquet de baguettes, pesant 2,600 livres, qui ne se trouvent pas dans le livre. L'on est porté à croire que les péages n'ont pas été acquittés sur ces objets.

Le connaissement du 3 septembre donne 400 sacs de laine, pesant 8332 livres, qui sont inscrits pour les péages comme pesant 6000 livres.

Un autre document de quelque importance est l'affidavit de George A. Eddy, agent de la Compagnie de Transport du Nord, dans lequel il établit en substance que les cargaisons

du steamer *Akron* qui ont passé par le canal le 11 juin, le 1er juillet et le 3 septembre, s'accordaient avec les connaissements, à l'exception du maïs qui, dans le premier de ces voyages, était de 41$\frac{3}{56}$ de moins. Il jure aussi que les états annexés, indiquant les excédants et les déficits, durant la saison de 1868, indiquent un déficit net de 2,537 minots, sur lesquels les péages ont été acquittés.

Le soussigné considère que les témoignages produits répondent d'une manière satisfaisante aux accusations portées contre la compagnie, mais qu'ils prouvent aussi que certaines parties du fret (quoique peu considérables) n'ont pas été déclarées du tout.

Comme les accusations générales s'étendent à toute la saison de 1868, c'est au Ministre des Douanes à décider s'il doit ou non, sous les circonstances, juger nécessaire de comparer les péages faits avec les bordereaux du fret de toute l'année, qui a passé dans le canal, par les steamers de la compagnie.

Humblement soumis.

J. JOHNSON, Assistant Commissaire.

Depuis qu'il a écrit ce qui précède, le soussigné a examiné le connaissement du 6 mai du steamer *Michigan*, de la même compagnie, et l'inscription correspondante dans les livres du bureau du canal, et il a trouvé que 400 minots de maïs avaient été inscrits et payés en sus de la quantité portée sur le dit connaissement, et il est d'opinion que cela complète d'une manière satisfaisante l'explication des accusations pour ce qui se rapporte au maïs.

(Signé,) J. J.

OTTAWA, 3 mars 1868.

Le Ministre des Douanes soumet à l'examen du bureau du trésor les témoignages pris dans l'affaire de la saisie du steamer *Akron*, appartenant à la Compagnie de Transport du Nord, ainsi qu'un rapport sur ce sujet fait par l'assistant-commissaire des douanes.

Le Ministre des Douanes regarde l'accusation de violation des conditions de l'obligation souscrite par la compagnie, en vertu de laquelle il lui était permis de prendre du bois au quai de McCarthy, comme soutenue jusqu'au point de montrer que plus d'une fois des passagers ont débarqué ou ont été embarqués en cet endroit à bord de l'*Akron*, mais les explications fournies indiquent des circonstances d'un caractère exceptionnel et le désir de la part des officiers de la compagnie de se conformer à l'esprit de ces conditions, et en conséquence il recommande que l'on n'intente pas d'action sur l'obligation.

La plupart des accusations directes contenues dans l'affidavit qui provoqua la saisie du steamer ont été expliquées d'une manière satisfaisante, mais en examinant les bordereau de fret, l'on a trouvé qu'un nombre d'articles qui y sont mentionnés n'ont pas été inscrits ou l'ont été avec des chiffres de pesanteurs inexactes pour acquitter les péages ; mais d'après les instructions générales de la compagnie à ses officiers, le Ministre des Douanes arrive à la conclusion que ces omissions ou erreurs peuvent avoir eu lieu par suite de négligence de la part des officiers du steamer.

D'après tous les témoignages produits, le Ministre des Douanes croit devoir recommander que l'obligation souscrite par la compagnie pour $20,000 soit annulée.

L. S. TILLEY,
Ministre des Douanes.

Bureau du trésorier, 3 mars 1869.
Approuvé. (Signé,) J. ROSE.

RAPPORT *d'un Comité de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 5 mars* 1869.

Sur un mémoire, daté du 3 mars 1869, de l'Honorable Ministre des Douanes, soumettant les témoignages pris dans l'affaire de la saisie du steamer *Akron*, appartenant à la "Compagnie de Transport du Nord," avec un rapport sur le même sujet fait par l'assistant commissaire des douanes.

Le Ministre des Douanes établit qu'il considère l'accusation de violation des conditions de l'obligation souscrite par la compagnie, en vertu de laquelle il lui est permis de prendre du bois au quai de "McCarthy," est soutenue jusqu'au point de montrer que des passagers ont été débarqués et pris à bord de l'*Akron* en plus d'une occasion, mais que les

explications qui ont été données indiquent des circonstances d'un caractère exceptionnel, et le désir de la part des officiers de la compagnie de se conformer à l'esprit de ces conditions, et en conséquence il recommande que l'on n'intente aucune action à ce sujet.

Que la plupart des accusations directes contenues dans l'affidavit qui a provoqué la saisie du steamer ont été expliquées d'une manière satisfaisante, mais qu'en examinant les bordereaux de frêt l'on a trouvé qu'un nombre d'articles qui y sont mentionnés n'ont pas été inscrits ou l'ont été avec des chiffres de pesanteurs inexactes pour acquitter les péages du canal ; mais d'après les instructions générales de la compagnie à ses officiers, le Ministre des Douanes arrive à la conclusion que ces omissions ou erreurs peuvent avoir eu lieu par suite de la négligence des officiers du steamer.

D'après tous les témoignages produits, le Ministre des Douanes croit devoir recommander que l'obligation souscrite par la compagnie pour $20,000 soit annulée.

Sur la recommandation de l'honorable bureau du trésor, le comité recommande que l'obligation soit annulée en conséquence.

(Certifié.)

Wm. H. Lee,
Greffier du Conseil Privé.

RÉPONSE

A une adresse de la Chambre des Communes, datée le 10 Mai 1869; demandant copie de toutes pétitions, lettres et papiers quelconques au sujet de la saisie, dans les eaux britanniques, de la goëlette "Mazeppa" par un corps d'hommes armés, citoyens des Etats-Unis.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat.

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,
Ottawa, 21 Mai 1869.

[*Conformément à la recommandation du comité-conjoint des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

RÉPONSE

A une Adresse du Sénat, en date du 22 Avril 1869 ; demandant

1.—Copie des pièces et documents qui se rattachent à l'accusation, procès, et condamnation du Rév. John McMahon, prêtre catholique romain, relativement à l'invasion fénienne qui a eu lieu le 2 juin 1867, dans le comté de Welland, dans la province d'Ontario ;

2.—Copie des rapports et mémoires demandant le pardon ou la commutation de la peine du dit Rév. John McMahon ;

3.—Copie du mémoire ou rapport du juge présidant au procès du dit John McMahon, adressé au Gouverneur en conseil, et de tous mémoires ou ordres en conseil à ce sujet.

Par Ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,

Secrétaire d'Etat.

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,
Ottawa, 16 Juin 1869.

[*Conformément à la recommandation du comité-conjoint des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

RAPPORT SOMMAIRE

DES OPÉRATIONS DE LA

COMMISSION GÉOLOGIQUE,

1*er Mai* 1869.

BUREAU DE LA COMMISSION GÉOLOGIQUE,
Montréal, 1er Mai, 1869.

A L'Hon. H. L. LANGEVIN, C. B.,
Secrétaire d'Etat,
OTTAWA, Ontario.

MONSIEUR,—L'exploration organisée par le ci-devant gouvernement du Haut et du Bas-Canada, pour l'étude géologique de ces deux provinces, ayant été étendue, par acte passé durant la dernière session du parlement, à toutes les provinces de la Puissance, et cette étude sur un champ plus vaste ayant commencé l'été dernier, je dois vous soumettre, pour l'information de Son Excellence le Gouverneur-Général, un rapport sommaire des opérations jusqu'à ce jour.

La commission d'exploration, telle qu'anciennement constituée, a fait son dernier rap- en 1866. Dans la dernière partie de cette année et en 1867, moi-même, le Dr. T. Sterry Hunt, et d'autres attachés à la commission, en particulier M. Richardson, nous fûmes considérablement occupés à former, pour l'exposition industrielle tenue à Paris en 1867, une collection d'échantillons propre à faire connaître les ressources minérales du pays. Ces échantillons étaient accompagnés de diverses publications de la commission, comprenant cartes, section, rapports, décades paléontologiques et mémoires. De plus le Dr. Hunt qui fut spécialement envoyé à Paris pour expliquer cet envoi, publia, pendant son séjour dans cette ville, une brochure contenant une esquisse géologique du Canada, et un catalogue illustré des échantillons. Toute la collection fut l'objet d'une attention spéciale de la part des hommes spéciaux et mérita les prix suivants :—

1 grande médaille spéciale de bronze, (hors concours), équivalente à une médaille d'or,
1 médaille d'argent,
4 médailles de bronze,
5 mentions honorables,
En tout, 11 prix.

A la clôture de l'exposition, une collection de nos roches, collection précieuse au point de vue scientifique et à laquelle M. Daubrée, du Jardin des Plantes, prenait un intérêt spécial, fut offerte à cette institution de la part de la commission.

Dans la dernière partie de 1867, le Docteur T. Sterry Hunt et M. A. Michel ayant reçu instruction de faire une étude préliminaire générale de la région aurifère de la

Nouvelle-Ecosse, en vue d'établir une comparaison entre les roches aurifères de cette provinces et celles du Canada, et le rapport de ces messieurs ayant été spécialement demandé, il fut soumis au gouvernement et imprimé par ordre de la législature, pendant la dernière session ; mais les études ont continué, sur d'autres points, depuis 1866, et j'ai à en rendre comte ainsi que des opérations de l'été dernier.

Durant la dernière saison et partie de la saison précédente, les travaux de M. J. Richardson ont été consacrés à une étude détaillée de la région située au sud du St. Laurent, entre les rivières Chaudière et du Loup et s'étendant, en largeur, des bords du St. Laurent à la frontière entre la province de Québec et les Etats-Unis. L'objet de cette étude était la continuation des travaux de M. Richardson en amont de la Chaudière, pour définir la distribution du groupe de Québec dont un des membres, la formation de Lauzon, est si riche en minéraux économiques. Monsieur Richardson a constaté qu'au milieu de cette superficie et sur toute sa longueur, il existe une bande synclinale de la formation de Sillery variant en largeur de deux à douze milles, présentant des ondulations secondaires et une arête d'une région tourmentée couverte de bois et peu propre à la culture. Audessous de ce point, au S.-E., affleure la formation de Lauzon, qui accompagne celle de Sillery sur toute sa longueur et présente une largeur d'un mille par endroits et de six sur d'autres points ; elle est suivie des schistes noirs et des calcaires de la formation de Lévis. La plus grande largeur de cette formation, à chaque extrémité de la surface qui la recouvre, est d'environ sept milles, et à partir de chaque extrémité elle se rétrécit vers le milieu, et sur un parcours d'environ vingt-cinq milles, elle est couverte de la formation non-conforme des roches siluriennes supérieures qui, en cet endroit, limitent le groupe de Québec sur tout le parcours, ne présentant qu'une bande étroite des formations de Sillery et Lauzon, entre les roches supérieures et la formation de Lévis, vers l'extrémité ouest.

Au N.-O., la formation de Sillery n'est suivie que de celle de Lauzon, en portions circonscrites et limitées, sans aucune apparence de la formation de Lévis ; sur la plus grande distance du parcours, la formation de Sillery n'est en contact qu'avec une série probablement non-conforme de roches inférieures. Comme les roches du groupe de Québec, cette série inférieure se compose de schistes rouges, schistes noirs, calcaires, grès et conglomérats avec base arénacée et cailloux de calcaire. On l'avait d'abord classé dans le groupe de Québec, et c'est seulement par l'indication des fossiles qu'on peut la placer à un horizon moins élevé. Quelques-uns des fossiles appartiennent à des espèces primordiales bien connues et tous, d'après M. Billings, ont l'aspect primordial ; mais la manière dont il se présentent n'établit pas clairement qu'ils indiquent l'âge des dépôts. Les fossiles, à quelques exceptions près, se trouvent dans des cailloux des conglomérats, qui bien que provenant de la destruction de roches primordiales peuvent ne pas appartenir aujourd'hui à ces roches. La série semble se trouver dans la formation de Lévis, mais le manque de conformité indiqué par son contact avec la formation de Sillery et la présence d'une *Salterella* dans une couche uniforme de calcaire sembleraient donner raison à l'opinion contraire. Provisoirement, cette série sera considérée comme primordiale et appartenant à la partie supérieure du groupe de Potsdam.

Elle présente, en montant, les divisions suivantes :

1. Schistes rouges, verts et noirs recouverts de calcaires gris en couches uniformes dans lesquelles il y a une espèce de *Salterella* et des nodules phosphatiques noirs.
2. Des grès gris interstratifiés de schistes noirs, avec des conglomérats présentant un ciment calcaréo-arénacé contenant des cailloux calcaires et quelquefois des nodules phosphatiques noirs.
3. Des grès gris quartzeux passant à des quardzites qui sont fréquemment d'un aspect conglomeré, avec des cailloux calcaires contenant les mêmes fossiles que ceux de la division précédente.

Les couches sont quelquefois interstratifiées de schistes noirs.

Ces dépôts se présent entre l'arête de Sillery et le St. Laurent dans une zône qui s'étend sur toute la distance examinée et offre, sur un point, une largeur de douze milles.

Ces dépôts offrent deux synclinales principales avec des ondulations serrées et elles sont recouvertes de deux synclinales non-conformes des divisions de Lauzon et Sillery, l'une de ces synclinales ayant une ouverture de soixante milles.

Bien que les roches de l'âge du groupe de Québec continuent, dans une direction N.-E., jusqu'à la vallée du St. Laurent, ils semble graduellement perdre les dépôts magnésiens et les minéraux métalliques associés qui, au S.-O., leur donnent une si grande valeur. La direction du groupe est N.-E., mais la limite à laquelle les indications métallifères disparaissent graduellement semble tendre plus vers l'E., direction dans laquelle elles courent obliquement sous la lisière de la série silurienne supérieure, et laisse la formation de Lauzon dépourvue de ses minerais métallifères sur son prolongement.

Depuis trois saisons, M. G. H. Venner a spécialement examiné diverses roches qui s'étendent dans les comtés d'Addington, Hastings et Peterboro', province d'Ontario, et qui ont été plusieurs fois signalés dans des rapports précédents. Leurs caractères lithologiques et leurs contenus économiques ont été indiqués en détail dans le rapport de M. Thomas MacFarlane pour 1866.

On y avait constaté alors des minerais de fer, plomb, cuivre et antimoine, et depuis on y a trouvé de l'or, de l'argent et du bismuth. Après de longues recherches pour définir la distribution de ces roches, M. Venner a pu déterminer la structure géologique du district et les relations stratigraphiques du fer et de l'or.

En descendant, la série présente les divisions suivantes :—

1. Schistes calcaires, dolomies, schistes micacés, schistes silicieux, ces derniers caractérisés par des masses lenticulaires considérables de conglomérats avec cailloux de quartzite, de gneiss et de diorite, à la base desquels il semble y avoir une bande aurifère.
2. Schistes hornblendiques, pyroxéniques et chlorités se changeant quelquefois, à la base, en couches de fer magnétique d'une grande valeur dans le commerce, et suivi, par endroits, de gneiss granitique gris et rouge, et de schiste hornblendique interstratifié de bandes de calcaire crystallin.
3. Roches syénitiques variant en couleur du rouge de chair au rouge de brique et formant la base sur laquelle les autres roches semblent reposer dans tout le district.

Cette série présente généralement une forme synclinale, entre les comtés d'Addington et de Peterboro', sur une largeur d'environ trente-cinq milles, et qui a été suivie au N.-E. depuis le point où elle affleure sur les roches siluriennes inférieures au S.-O. jusqu'à un demi-mille du bras dit *York* de la rivière Madawaska, distance d'environ quarante-cinq milles. Plusieurs ondulations secondaires se dirigeant vers le N.-E., et des dépressions et élévations géologiques transversales donnent à la distribution un aspect très-compliqué, présentant, dans la division supérieure, un grand nombre de bassins plus ou moins unis les uns aux autres et dont on ne peut bien apprécier les contours que sur une carte.

Les minerais de fer de Belmont, Marmora et Madoc, qui ont été souvent décrits séparément, se trouvent tous sur le même horizon, à la base de la division supérieure, tandis que les localités où l'on a découvert de l'or semblent former une zône aurifère à quelque distance de la bande de minerais de fer ; ces deux zônes ne sont généralement séparées que par la largeur d'un demi-lot, c'est-à-dire trois ou quatre arpents.

Les schistes calcaires contiennent, en un ou deux endroits, l'*Eozoon Canadense*, et l'on a trouvé des roches anorthoses s'élevant au-dessus de la division supérieure en masses isolées. Mais la difficulté d'y constater aucun indice de stratification ne permet pas de décider si elles sont conformes ou non, et il faudra un nouvel examen pour trancher la question de savoir si la série de Hastings appartient au système Laurentien inférieur ou supérieur. Provisoirement, on l'a classée dans le système Laurentien inférieur.

Les recherches de M. C. Robb, comprennent la région située dans la partie N.-O. ou centrale du Nouveau-Brunswick, surtout dans les comtés d'York, Carleton et Victoria. Il y a tracé la base N.-O. de la grande superficie carbonifère de la province sur un parcours de soixante-quinze milles, ainsi que trois limites importantes de la série carbonifère, l'une située dans les paroisses du Prince William, Dumfries et Queensberry, comté d'York ; une autre qui n'avait pas encore été signalée, dans les paroisses de Brighton et Peel, comté de Carleton, et une troisième dans la Vallée de la Tobique, comté de Victoria.

Audessous des roches carbonifères, affleure une série de schistes contournés, interstratifiés de bandes de grès micacès, gris, bleuâtres et verdâtres, se rapprochant de la quartzite. A travers ces grès, dans une direction N.-E., passe une bande large de dix à quinze milles,

et distante de cinq à quinze milles de l'affleurement carbonifère principal auquel elle est à peu près parallèle ; cette bande est caractérisée par la présence de masses granitiques dont les relations ne sont pas bien définies. On a eu des doutes sur l'âge des schistes contournés, mais la découverte récente de leurs bandes fossilifères, dans trois localités, à des intervalles considérables, en traversant la ligne de direction, fournira des indications précieuses à ce sujet. M. Robb a confirmé cette découverte en visitant les susdites localités où il a recueilli plusieurs fossiles, entr'autres la *Conetes Canadensis*, la *Leptocœlia Flabellites* et un *Sheptorynchus* qui tous appartiennent à cette portion des roches de Gaspé qu'on a reconnue former la transition entres les séries silurienne supérieure et dévonienne ; on a aussi trouvé une *Rensselaria ovoides* qui appartient au même horizon. On a trouvé ces fossiles à dix milles de la base carbonifère, au côté E. de la bande granitique. Vingt-sept milles plus loin, à l'O. de la bande, on a trouvé une *favosite* et quelques *trachiopodes* obscurs d'un aspect silurien supérieur ; trente-quatre milles audelà, en traversant la stratification, on a trouvé une *Atrypa recticularis* de forme silurienne supérieure, dans une bande mince de calcaire.

Le bruit de la découverte de roches aurifères au Nouveau-Brunswick ayant causé un certain émoi, M. Robb a visité quelques terres du comté de Victoria, louées pour l'exploitation des mines d'or. Il a aussi examiné spécialement les localités de cette région où l'on supposait l'existence d'autres minerais économiques ou dans lesquelles on avait déjà commencé des exploitations minières. Sur plusieurs points, on trouve dans les schistes, et suivant la même direction, des veines de quartz formant en apparence des masses lenticulaines ; on a signalé à M. Robb plusieurs de ces veines où l'existence de l'or avait été constatée. A l'œil nu, on n'en voyait pas ; aussi on a emporté ces échantillons au bureau de la commission pour les soumettre à l'essai.

Ils ont été analysés par le Dr. Sterry Hunt qui n'y a point trouvé d'or. Mais ce fait n'est pas une preuve absolue de l'absence du précieux métal dans chaque partie de ces veines ; car la présence de l'or dans le quartz est tellement capricieuse que sur plusieurs échantillons pris dans la même veine, quelques-uns peuvent rendre une quantité notable d'or et d'autres n'en pas donner dutout. Les schistes où l'on trouve généralement le quartz dans les cantons de l'Est, province de Québec, sont classés dans la série silurienne supérieure, et ils semblent avoir quelque ressemblance avec ceux de Victoria.

La découverte d'or alluvien, dans le comté de Victoria, découverte affirmée par plusieurs personnes recommandables, est une nouvelle preuve à l'appui de l'assertion précédente, malgré l'insuccès des recherches de M. Robb.

Pendant plusieurs mois, j'ai été aidé par M. le professeur W. B. Bailey, du collége du Nouveau-Brunswick, Frédéricton, et par M. G. F. Mathew, de St. Jean, dans une exploration au S. du Nouveau-Brunswick.

Ces messieurs ont travaillé quelquefois ensemble, quelquefois séparément, mais toujours ils ont comparé les résultats.

Leurs recherches ont été faites dans la partie O. des comtés de St. Jean et de King, et la plus grande partie du comté de Charlotte, ou géologiquement, un district métamorphique compris entre les rivières St. Jean et Nerepis, à l'est, et la frontière du Maine à l'ouest, et s'étendant au nord de la Baie de Fundy et plusieurs de ses îles sur la côte vers la limite Sud de la grande superficie carbonifère de la province.

Cette région paraît embrasser une distribution compliquée de roches appartenant aux époques Laurentienne, Huronienne, silurienne inférieure, silurienne supérieure, dévonienne et carbonifère et lorsqu'elle aura été bien étudiée, sur une étendue comparativement restreinte, on aura les moyens de relier les différents membres de la formation dans les localités où chacun d'eux se développe le plus. MM. Bailey et Mathew avaient déjà étudié cette région compliquée, mais leurs dernières recherches ont été plus minutieuses. Ils ont constaté plusieurs faits nouveaux qui serviront à corriger les résultats des explorations partielles précédentes et élucideront une question imparfaitement étudiée.

Dans leurs recherches, MM. Bailey et Mathew n'ont pas négligé l'étude des diverses substances économiques qui existent dans le district en question. Les substances les plus avantageuses sont le fer, le plomb, le cuivre, la pierre à bâtir, le marbre, les ardoises à couvrir, la graphite et la tourbe.

A la Nouvelle-Ecosse, M. Honeyman a étudié les diverses parties des cantons de Maxwelton, Araisaig et Antigonish, dans les comtés de Pictou et Antigonish, spécialement

ceux qui s'étendent depuis la côte jusqu'à quelques milles en mer, et comprend des roches des périodes silurienne et carbonifère. Dans cette dernière, des deux côtés du havre d'Antigonish, on a trouvé des dépôts importants de gypse, bien situés pour le commerce, et d'après les récentes recherches de M. Honeyman, la surface où l'on trouve ce minéral semble être beaucoup plus étendue qu'on ne le pensait.

A la Nouvelle-Ecosse, j'ai été aidé, pendant quelque temps, par le professeur H. How de "King's College," Windsor. On avait signalé à ce Monsieur diverses parties du comté de Digby où les minerais de fer avec quelques indications de cuivre et de plomb semblent être les principales substances d'un intérêt économique.

Pendant trois mois environ, j'ai étudié cette partie de la région carbonifère de la Nouvelle-Ecosse qui se trouve au sud de New-Glasgow et s'étend sur plusieurs milles des deux côtés de la Rivière de l'Est. Dans cette étude, j'ai été aidé par M. E. Hartley, et afin d'activer les opérations autant que possible, nous nous divisâmes la tâche. M. Hartley étudia l'O. et moi l'E. de la rivière.

Il était important de définir la vraie structure de la région carbonifère, mais, dans le cas actuel, cette formation est si compliquée, les affleurements et les exploitations sont en si petit nombre qu'il était difficile d'arriver à un résultat précis. Nous ne prétendons pas avoir complété cette tâche dans l'espace de trois mois, mais nous croyons avoir ajouté beaucoup aux faits connus et nous pensons qu'une nouvelle étude amènerait encore des résultats précieux.

Les couches de charbon favorables à l'exploitation dans New-Glasgow semblent être situées entre deux saillies distantes entre elles, d'environ trois milles sur la Rivière de l'Est, et presque parallèles dans une direction N. O. O. La région carbonifère a environ dix milles de longueur entre les rivières "Middle et Sutherland," et elle est coupée par deux dépressions obliquement transversales. Les couches présentent quelques ondulations et, sur plusieurs points, les bandes de charbon viennent aboutir à l'une ou l'autre de ces saillies.

Sur la rive O. de la Rivière de l'Est, la principale couche sur laquelle sont établies les mines de l'Albion, de l'Acadie et de l'Intercolonial, est appelée le "filon principal." Elle a environ trente-cinq pieds d'épaisseur à la première de ces mines et vingt pieds aux autres. Audessous, il y a un filon de vingt-quatre pieds, un de cinq et un autre de onze, tous dans une épaisseur d'environ 800 pieds. Environ 200 pieds plus bas, il y a une veine, ou filon, de quatre pieds composée partie de charbon, partie d'une sorte de schiste carbonique, rendant beaucoup d'huile à la distillation, et ayant donné à cette veine une grande valeur.

Du côté Est, entre une veine de schiste huileux d'environ quatre pieds, mais toutefois sur un horizon différent de celui qui vient d'être mentionné, il y a, parmi d'autres d'une moindre importance, une veine de quatre pieds, une de six et l'autre de huit, toutes de bonne qualité, avec d'autres d'une qualité inférieure, mais d'une épaisseur plus considérable audessous. La plus importante est celle de huit pieds qui, aux affleurements, présente du charbon de première qualité sur toute son épaisseur. Elle vient d'être ouverte par MM. McBean, sur leur superficie de trois milles où cette veine existe presque partout, et l'on m'a informé, depuis mon départ de la Nouvelle-Ecosse, que l'affleurement de cette veine a été suivi sur un parcours de trois quart de mille, obliquement entre les deux grandes dépressions mentionnées.

On dresse en ce moment une carte de cette région carbonifère, et en l'adressant au gouvernement nous y joindrons des rapports où nous donnerons tous les détails constatés de la structure. Nous aurons aussi à remercier plusieurs personnes des renseignements et de l'aide qu'elles ont bien voulu nous fournir. Les rapports seront accompagnés d'un appendice indiquant, sous forme de tableau, les analyses de divers échantillons de charbon recueillis dans cette région; quelques-unes de ces analyses ont été récemment faites, les résultats des autres ont été pris dans divers documents officiels peu accessibles au public. On trouvera aussi dans ces tableaux plusieurs renseignements qu'il eût été difficile d'insérer dans les rapports.

Nous avons aussi des rapports des différents aides employés dans l'exploration, mais nous les avons reçus que dernièrement, et il faudra quelque temps pour les examiner à fond; je suis donc forcé de ne les présenter que plus tard.

Je mentionnerai encore les recherches du Dr. Sterry Hunt dont il a fait un rapport aujourd'hui presque complet.

Ce rapport contiendra le résultat de ses observations sur les puits salins de Goderich et des environs et formera la continuation de son rapport de 1866. Il donnera également une description des nouveaux puits creusés à Clinton et Kincardine et une analyse des différentes eaux, des détails sur la fabrication du sel dans les chaudières, comme cela se pratique à Goderich, et une comparaison entre les résultats obtenus dans cette localité et ceux que l'on obtient à Syracuse, Etat de New-York, les désavantages de ce système dans son application à nos salines et les avantages de l'évaporation dans des plats. Il décrira le procédé de fabrication du sel par l'évaporation solaire et recommandera qu'on l'adopte à Goderich ainsi que les méthodes pour raffiner le sel ; le tout basé sur des études comparatives sérieuses faites à Syracuse en 1868.

Dans ce rapport, on trouvera aussi des observations sur nos minerais de fer et la manière de les exploiter; des analyses de minerais de fer Laurentien, pris dans diverses localités ; des recherches sur la composition des dépôts ferrugineux du bas St. Laurent ; des descriptions de la méthode directe pour extraire le fer du minerai par le feu de l'affinerie, comme cela se pratique aux Etats-Unis et à la Rivière Moisie; ses avantages, son économie, en certains cas, comparativement au système de puddlage; une description du procédé d'Ellerhausen qui permettrait probablement d'utiliser nos sables de fer; avec des remarques générales sur la fabrication du fer et de l'acier basées sur des études faites à l'exposition de Paris en 1867, et plus tard au Canada et aux Etats-Unis, et des considérations sur l'usage de la tourbe, de la sciure de bois et autres combustibles à bon marché.

Enfin ce rapport contiendra des études et les résultats d'essais de minerais aurifères du district de Hastings, avec des notes sur la présence de l'or dans cette région ; des essais de minerais d'antimoine et de bismuth provenant de la même région, et divers autres détails.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé,) W. E. LOGAN.

REPONSE

Relative au havre de la ville d'Owen Sound, en vertu de l'acte 24 Vict., chap. 63, sec. 1.

OWEN SOUND, 13 Mai 1869.

A l'Honorable Secrétaire d'Etat
pour la Puissance du Canada.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que le montant perçu pour l'année 1868, en vertu de la 24e Vict., chap. 63, relatif au havre de la ville d'Owen Sound a été de $2,103, et que le montant de la dépense a été de $332, lequel montant a été employé pour réparations, éclairage et frais de perception, etc.

J'ai l'honneur d'être,
votre obéissant serviteur,

JNO. MILLER,
Trésorier de la ville.

RÉPONSE

A une adresse de la Chambre des Communes, en date du 23 avril 1869, demandant un rapport indiquant les progrès qui ont été faits dans l'ouverture d'une communication entre le Fort William et l'Etablissement de la Rivière-Rouge, le montant qui a été dépensé pour cet ouvrage, et le nom des parties auxquelles des sommes d'argent ont été payées au sujet de cet ouvrage, et pour quel service.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,

Secrétaire d'Etat.

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,

Ottawa, 19 Mai 1869.

(TRADUCTION.)

(No. 5,334.)

FORT GARRY, RIVIÈRE-ROUGE,
9 Novembre 1868.

A l'Honorable W. McDOUGALL, C. B.,
Commissaires des Travaux Publics.

MONSIEUR,—J'ai tiré sur vous aujourd'hui, par l'entremise de l'agence de la Banque de Montréal, à Ottawa, en faveur de A. G. B. Bannatyne, Ecuyer, pour la somme de £263 6s. 3d. sterling, et une autre traite payable à vue, en faveur de John Schultz, Ecuyer, M. D., pour £120 sterling. La première traite couvre les frais de charroyage d'une grande partie de mes provisions et instruments de Georgetown jusqu'ici, ainsi que l'achat de provisions additionnelles, et la dernière couvre l'achat de provisions s'élevant à £70 17s. 7d. sterling, ainsi que la somme de £49 2s. 5d. sterling, que j'ai reçu en argent, des mains du Dr. Schultz, pour les dépenses actuelles.

Je pense que l'on devrait ouvrir chez le Gouverneur de la Compagnie de la Baie d'Hudson un crédit de mille louis sterling, par exemple, sur lequel je pourrais tirer suivant les besoins des travaux que j'ai à faire exécuter.

La distance entre cet établissement et la ville américaine la plus proche où il soit possible de négocier des traites est si grande, qu'il est absolument nécessaire de prendre immédiatement des arrangements de cette nature pour faciliter nos opérations. La Compagnie de la Baie d'Hudson retient ordinairement cinq pour cent sur les traites qui lui passent par les mains; mais j'ai lieu de croire que ce percentage a été exigé jusqu'ici pour des raisons qui ne s'appliqueraient pas à notre cas, et qu'il ne serait pas difficile de négocier avec elle, au pair, des traites de n'importe quel montant.

Une grande partie de nos achats faits ici ont été nécessités par l'impossibilité de descendre le reste de nos effets (y compris les épiceries) dans une saison aussi avancée. En payant des prix exorbitants aux rouliers, qui sont naturellement peu disposés à entreprendre un voyage de quatre cents milles avec des chariots traînés par des bœufs à cette saison de l'année, nous aurions pu avoir ces provisions ; mais nous étant assuré qu'au

mois de janvier nous pourrions engager ces mêmes charretiers à des prix très peu au-dessus des prix que l'on paye en été, nous avons cru devoir acheter ici les provisions dont nous avions besoin alors en attendant les nôtres, qui devaient venir durant l'hiver de Georgetown.

Les dépenses du transport jusqu'ici ont donc été fortes. Dans les temps ordinaires, les transports sur une aussi longue distance, à raison de vingt milles par jour, sont très coûteux, mais la calamité dont cette colonie a eu à souffrir occupant de toute nécessité un grand nombre de chariots au transport des provisions destinées aux colons, il nous a été très difficile de nous procurer ceux qu'il nous fallait. J'ai à vous dire qu'ayant complété tous nos arrangements ici, M. Mair et moi nous laissons le Fort Garry ce matin pour notre quartier-général, à la Pointe du Chêne, à peu près à trente milles d'ici, et que les opérations vont commencer immédiatement. D'après les observations que j'ai faites la semaine dernière sur la ligne, depuis la Pointe du Chêne en allant dans la direction de l'Est, je suis convaincu que s'il ne surgit pas de plus grandes difficultés entre les endroits où j'ai touché et le lac des Bois, que celles qui sont déjà connues, cette partie de la route, sous les circonstances ordinaires, peut être construite à un prix décidément moindre que ne porte l'estimation.

Je puis ajouter que je prévois quelque difficulté au début en poursuivant un ouvrage de ce genre, avec des ouvriers sans expérience; mais la population d'ici prend un grand intérêt dans le succès de l'entreprise et se montre anxieuse de la voir terminée.

Je suis, Monsieur,
Très-respectueusement,
(Signé,) JOHN A. SNOW,
Surintendant.

(No. 3,724.)

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
Ottawa, 11 Décembre 1868.

MONSIEUR,—Conformément à la demande de M. John A. Snow, surintendant de la route de la Rivière-Rouge au Fort William, pour qu'une somme de £1,000 sterling soit placée à son crédit au Fort Garry, et sur laquelle il pourrait tirer à volonté, j'ai reçu instruction de vous informer que les traites de M. Snow sur ce Département, jusqu'à concurrence de cette somme, par l'entremise de la Banque de Montréal, seront dûment acquittées.

J'ai l'honneur d'être, etc.,
(Signé,) F. BRAUN,
Secrétaire.

Au Gouverneur de la Compagnie de la Baie
d'Hudson, au Fort Garry.

(No. 3,725.)

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
Ottawa, 11 Décembre, 1868.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que, conformément à ce que vous avez suggéré dans votre rapport du 19 du mois dernier, le Gouverneur de la Baie d'Hudson au Fort Garry a reçu avis ce jour que vos traites sur ce Département, jusqu'à concurrence de £1,000 sterling, par l'entremise de la Banque de Montréal, seront dûment acquittées.

J'ai l'honneur d'être, etc.,
F. BRAUN,
Secrétaire.

J. A. Snow, Ecuyer,
Surintendant de la route de la
Rivière-Rouge au Fort Garry.

(No. 5,556.) DÉPÔT DE LA ROUTE DE LA RIVIÈRE-ROUGE,
Mistamiscano, 1er Décembre 1868.

A la Jonction des Bois et de la Prairie, à peu près
80 milles à l'Est du Fort Garry.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que depuis la date de mon dernier rapport, j'ai exploré la région située entre cette place et la rivière de la Bouche-Blanche (White Mouth), indiquée par M. Dawson, distance d'à peu près 30 milles, et que j'en ai complété l'arpentage et le tracé définitif jusqu'à la rivière de la Tête-Cassée (Broken Head), distance de quinze (15) milles.

J'ai trouvé qu'il était nécessaire de dévier considérablement du sentier tracé sous la direction de M. Dawson, pour obtenir une ligne bien plus directe et éviter une partie considérable des terrains marécageux traversés par le sentier.

Aussi loin que s'étendent nos explorations, je n'ai pas trouvé la contrée aussi marécageuse que le représente la carte de M. Dawson, mais qu'elle consiste en une succession de collines basses, sablonneuses et caillouteuses, courant (heureusement) dans la direction de l'Est, ayant entre elles des prairies de castor ou *Muskegs*, comme on les appelle ici. Les bords de ces prairies sont très irréguliers et ressemblent en général à la conformation des lacs, n'ayant souvent qu'un étroit espace entre elles, (endroits convenables pour y établir la route). L'on comprend bien que les hauteurs sont pareillement irrégulières, ce qui exige beaucoup d'exploration avant de pouvoir déterminer le tracé de la route d'une manière satisfaisante.

Les collines n'ont généralement que quelques pieds d'élévation au-dessus de ces prairies, et sont presque partout couvertes de jeunes pousses de trembles et de chênes, variant de six à trente pieds de hauteur. Par endroits le feu a détruit ces bois, et le sol est recouvert d'arbres tombées qui s'étendent dans toutes les directions. Le sol est sablonneux et caillouteux, et fera une excllente et durable route une fois qu'on l'aura déblayé et nivelé.

J'ai maintenant vingt-trois (23) hommes à l'ouvrage, et le nombre en augmentera sans aucun doute.

C'est avec ce nombre d'hommes que l'ouvrage ci-dessus a été fait. Une hutte confortable de vingt-quatre (24) pieds carrés a été construite, et quatre milles de la ligne sur soixante pieds de largeur ont été complétement débarrassés de bois. Les travaux de la route ont commencé le 9 novembre, et les bordereaux s'élèvent au chiffre de trente-sept louis, quatre chelins et onze deniers sterling (37 4s. 11d.), indépendamment de la pension.

Le seul ouvrage qui puisse être fait durant l'hiver est le déblaiement du tracé et le remplissage des marais, au moyen des fascines (pour les mettre prêts à être couverts par de la terre au printemps), et la construction des ponts sur les cours d'eau.

Jusqu'ici la saison a été extrêmement favorable pour ces sortes d'ouvrages, parce que nous n'avons encore que deux (2) pouces de neige. Durant le mois de novembre, tous les jours ont été beaux, le thermomêtre variant de 20° à 35° au-dessus du zéro.

En tenant compte de la rareté apparente des provisions, les demandes d'ouvrages n'ont pas été aussi nombreuses que je m'y attendais ; en général, ceux qui s'engagent préfèrent être payés partie en argent et partie en habillements, plutôt que de l'être entièrement en provisions au prix coûtant ici ; toutefois, avant le 1er mai, je m'attends à ce que la rareté réelle des provisons se fasse sentir plus sensiblement.

D'après mes récentes conversations avec des personnes qui connaissent bien le rivage du lac des Bois, je suis porté à croire que la carte de M. Dawson indiquant l'angle nord-ouest de ce lac ne s'accorde pas avec les poteaux d'arpentage. Afin que le terminus de cette route soit sur le territoire britannique, je dois vous prier de m'envoyer, aussitôt que possible, une copie du plan de M. Thompson, montrant cette partie de la ligne frontière.

Je désire pousser mes explorations sans délai jusqu'au lac des Bois, m'attendant à rencontrer des difficultés considérables à pratiquer une route dans les environs de ce lac, et comme cet endroit deviendra sans doute une place de grande importance, il est néces-

saire que le terminus soit établi de manière à être aussi éloigné que possible du territoire américain.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,

(Signé,) JOHN A. SNOW,
Surintendant de la section du Fort Garry,
Route de la Rivière-Rouge.

A l'Hon. W. McDougall, C. B.,
Commissaire des Travaux Publics,
Ottawa.

(No. 3,818.) DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
Ottawa, 29 Décembre 1868.

MONSIEUR,—Suivant la demande de votre lettre du 1er, reçue le 28 du courant, je vous envoie ci-inclus le plan de M. Thompson, montrant une partie de la frontière entre le Canada et les Etats-Unis.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

F. BRAUN,
Secrétaire.

A John A. Snow, Ecuyer,
Surintendant de la Route de la Rivière-Rouge,
Fort Garry.

(No. 5,734.) ETABLISSEMENT DE LA RIVIÈRE ROUGE,
4 Janvier 1869.

A l'Honorable WM. MCDOUGALL, C. B.,
Ministre des Travaux Publics, Canada.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport de nouveaux progrès dans les travaux qui m'ont été confiés. Durant le mois de décembre, le nombre d'hommes employés a été de quarante-et-un, y compris le conducteur, et cinq milles de la route ont été ouverts. Sur cette étendue, il a fallu remplir de fascines près d'un mille de longueur, qui est à présent tout à fait terminé et prêt à recevoir le sable au printemps. Jusqu'à ce jour, la distance que traverse la route est de neuf milles.

La route est complètement arpentée jusqu'à la rivière de la Tête-Cassée, et explorée jusqu'à la rivière de la Bouche-Blanche. Sur tout ce parcours, d'à peu près trente milles, le pays est extrêmement favorable à l'ouverture d'une bonne route. Les travailleurs métis et les canadiens-français travaillent bien, sont actifs, habiles conducteurs de bœufs et obéissants.

Les Indiens des environs ne paraissent pas hostiles. Jusqu'à présent ils n'ont demandé rien autre chose que quelques cadeaux à Noël et au Jour de l'An.

Jusqu'au 20 décembre, il est tombé très peu de neige, mais depuis cette date nous avons eu plusieurs violentes tempêtes, et la neige est à présent d'à peu près deux pieds d'épaisseur, ce qui rendra les travaux de déblaiement et d'essartage beaucoup plus longs et conséquemment plus coûteux.

Aussitôt que cet arpentage sera complété jusqu'à la rivière Bouche-Blanche, je me propose d'aller tout droit au lac des Bois, et j'explorerai alors complètement cette partie de la ligne.

Les demandes d'ouvrage ont été très-nombreuses dernièrement; elles indiquent clairement la rareté croissante des provisions dans la colonie. Je continuerai à employer autant d'hommes que la nature de l'ouvrage et la saison le permettront.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

(Signé,) JOHN A. SNOW,
Surintendant de la section du Fort Garry,
Route de la Rivière-Rouge.

(No. 3,956.) DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
Ottawa, 4 Février 1869.

MONSIEUR,—Je vous envoie, pour vous servir d'informations et de guide, l'état suivant du compte de la route du Fort Garry, savoir :—

Traites de M. Snow payées jusqu'à cette date	$7,611 87
" M. McDougall "	5,110 10
" M. Mair	200 00
	$12,921 97
Balance qui reste à la Banque de Montréal	2,078 03
Montant porté sur l'Ordre en Conseil	$15,000 00

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

(Signé,) F. BRAUN,
Secrétaire.

A John Snow, Ecuyer,
Surintendant de la Route du Fort Garry,
au Fort Garry.

(No. 6,257.) QUARTIER-GÉNÉRAL DE LA ROUTE DE LA RIVIÈRE ROUGE,
POINTE DU CHÊNE, 8 Mars 1869.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 4 du mois dernier, m'informant du montant tiré à compte des travaux jusqu'à cette date, et aussi du crédit ouvert pour ce service. Ces deux points recevront l'attention qui leur est due.

Mon dernier rapport vous a informé de la quantité d'ouvrage fait jusqu'à la fin du mois de décembre. Depuis cette époque jusqu'au dernier jour de février, nous avons complété onze autres milles, dont trois quarts de mille sont fascinés. Les matériaux d'un pont sur la rivière Tête-Cassée ont été préparés, et une quatrième et une cinquième huttes ont été construites pour le logement des hommes, qui viennent d'être installés dans la dernière de ces huttes.

Le total de la distance ouverte est de vingt milles.

Je pourrai continuer les travaux sans interruption jusqu'à la fin de ce mois, ou jusqu'au commencement de la crue des eaux du printemps.

Les hommes n'ont pas été assidus, parce qu'ils étaient obligés de porter des provisions à leurs familles au moins une fois par mois, et de les pourvoir de bois de chauffage et autres objets nécessaires.

J'ai arpenté une route allant de la Rivière-Rouge à l'embouchure de la Rivière Seine, s'unissant à mon exploration, aboutissant à l'entrée des bois. J'ai établi ce tracé sur la meilleure et plus courte route, et j'ai trouvé que la distance est de vingt-huit milles, dont trois milles et un quart devront être remplis de fascines ; la balance, ou vingt-quatre milles et trois quarts, passe sur un terrain sec, admirablement propre à la colonisation.

L'endroit que j'ai choisi à la Rivière Rouge me semble le plus favorable où il soit possible de jeter un pont à travers ce cours d'eau, ce qui évitera le coût d'un pont dispendieux sur la Seine, qui ici roule dans un ravin profond et large.

J'ai aussi arpenté et déterminé le tracé entre la rivière de la Tête-Cassée et la Bouche-Blanche, distance de quinze milles et soixante-et-dix chaînes. La longueur totale du tracé est aujourd'hui de cinquante-huit milles et trois quarts.

La rivière de la Bouche-Blanche est large de deux cent quarante-huit pieds entre les sommets de ses rives, à l'endroit que j'ai choisi pour placer le pont, et les rives en sont élevées d'à peu près seize pieds au-dessus du niveau des eaux basses. Il y a ici un rapide, et le lit de la rivière est formé de roc solide, recouverte de galets qui seront nécessaires pour remplir les piliers. Il y a à présent peu d'eau qui passe dans le rapide, mais dans les eaux du printemps elle atteint une heuteur de six à huit pieds.

Je vais m'efforcer de préparer le bois de charpente pour le pont durant le mois d'avril avant que les marécages soient dégelés et sur lesquels seulement l'on trouve du bois convenable à cet objet.

J'ai exploré une partie considérable de la route entre les rivières Bouche-Blanche et au Bouleau (Birch), et je partais pour aller jusqu'au lac des Bois ; mais mon principal guide étant tombé malade, et la neige étant très épaisse et trop légère pour la raquette, je n'ai pu continuer.

Cette partie de la route pourra être explorée plus avantageusement durant l'automne prochain que dans aucun autre temps.

Il y a eu récemment plusieurs de nos travailleurs qui sont partis et très peu d'hommes ont demandé à s'engager. Je suis d'opinion que les bons hommes deviendront rares au printemps.

La nature de l'ouvrage étant entièrement étrangère à leurs goûts, particulièrement le pique et la pelle, dont on ne s'était jamais servi ici, il faudra faire venir des hommes d'ailleurs pour continuer les travaux.

Je suggère aussi que les hommes soient payés entièrement en argent, aussitôt que la navigation de la Rivière Rouge sera ouverte, parce qu'alors la colonie sera aussi bien approvisionnée par les marchands d'ici, et à aussi bon marché que nous pouvons les leur vendre,—à moins de les donner au-dessous du prix coûtant ; déjà, les hommes que nous employons préféreraient recevoir de l'argent que des provisions au prix coûtant.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,) JOHN A. SNOW,
Surintendant de la section du Fort Garry,
Route de la Rivière-Rouge.

A l'Honorable William McDougall, C. B.,
Ministre des Travaux Publics,
Canada.

(No. 6,719.) HULL, 4 Mai 1869.

A l'Hon. WM. MCDOUGALL, C. B.,
Ministre des Travaux Publics, etc., etc.,
Ottawa.

MONSIEUR,—Dans mon rapport du 8 de mars dernier, je vous ai donné des détails sur les travaux faits sous ma direction, jusqu'à la fin de février. J'ai maintenant l'honneur de vous informer que depuis cette date nous avons ouvert huit milles de plus, dont un demi-mille rempli de fascines, et une hutte a été construite à la rivière Bouche-Blanche. Le nombre total de milles ouverts jusqu'à présent est de vingt-huit, dont deux et un quart remplis de fascines. Les travaux ont été suspendus autant que possible le 1er avril.

De la Rivière-Rouge, en allant huit milles dans la direction de l'Est, le tracé suit une chaîne de côteaux qui ressemblent à des îles dans les prairies basses et marécageuses qui sont annuellement inondées au printemps par le gonflement des eaux de la Seine et d'un de ses tributaires, sur lequel une chaussée a été construite pour le service d'un moulin.

Sur ces huit milles, trois et un quart devront être remplis de fascines et ensuite couverts d'une épaisse couche des meilleurs matériaux que l'on pourra se procurer. Sur les côteaux ou îles, la route devra être bien nivelée, et plusieurs fossés seront nécessaires pour décharger les eaux de surface dans la Seine.

Depuis le poteau du 8me mille jusqu'au 22me, le tracé est une belle prairie sèche, en ligne très droite, ayant généralement la Seine à une petite distance à sa droite. Au poteau du 22me mille, il y a une prairie basse, large d'un mille et trente chaînes. Le sol est ici dur et beau, et, quoique couvert d'eau, durant le printemps, elle peut être traversé sans danger. Cette prairie est produite par un grand *muskeg* ou marais, dans laquelle la Seine se perd sur un parcours de près de deux milles. Le marais est entièrement couvert de longues herbes et de joncs, et çà et là il s'y trouve des buissons de saules et de petites épinettes. Ce marais fait au printemps les fonctions d'une chaussée, produisant une inondation sur de grandes étendues de prairies dans les environs.

Afin de pouvoir faire une route permanente à travers la prairie inondée ici, il y faudra faire un large fossé sur le côté voisin du marais, traversant complétement les terres basses qui s'unissent à la Seine, un peu plus bas que l'endroit où elle sort du marais. Un plus petit fossé sera nécessaire du côté opposé de la route, avec un passage souterrain pour écouler l'eau qui pourrait s'y accumuler à travers la route jusqu'au grand fossé. Le reste de la ligne de la Frairie, cinq milles et trois quarts de longueur, traverse une prairie sèche et unie.

Le sol est ici excessivement riche et fertile. C'est un mélange de glaise et de marne sablonneuse facile à cultiver, et l'on dit qu'il produit de meilleurs grains que le sol de glaise plus tenace des bords de la Rivière-Rouge. Sur ce parcours, de chaque côté de la Seine, se trouve l'établissement de la Pointe du Chêne, comprenant à peu près quarante familles. Elles sont presque toutes Canadiennes-françaises ou Métisses.

La section boisée qui est arpentée consiste en une succession de collines sablonneuses et caillouteuses et de vallées, s'étendant dans son plus grand diamêtre Est et Ouest, et séparées par des prairies ou des savannes d'épinettes et de pruche. Sur la terre ferme, les bois sont le chêne et le peuplier jusqu'à la Tête-Cassée à l'Est, et de là jusqu'à la Bouche-Blanche se trouvent surtout des cyprès. Le sol est bon là où croissent le chêne et le peuplier, mais ici, à cause de sa qualité si intérieure comparée au sol de la prairie, il sera pendant bien des années complètement négligé. De très grands espaces de ces terrains boisés ont été ravagés par le feu, qui, dans certains endroits, a détruit tous les arbres, de manière que leurs débris jonchent la terre dans toutes les directions ; parmi ces arbres morts, de jeunes pousses s'élèvent maintenant. L'herbe croît partout, excepté dans les savannes les plus épaisses, et j'ai remarqué que beaucoup de chevaux paissent ici durant tout l'hiver dans d'excellentes conditions.

Une fois déblayée et nivelée, la route de la section boisée sera comparable à la meilleure route sablée du Canada, et bien supérieure au terrain mou de la prairie.

Les travaux ont duré depuis le 9 novembre jusqu'au 1er avril. Pendant cette période de temps, la moyenne du nombre d'hommes employés a été de quarante, à part un grand nombre d'attelages pour transporter les provisions et fournir les fascines nécessaires pour remplir les savannes. Les journaliers ont reçu en moyenne dix-huit piastres par mois, (outre leur nourriture), principalement en provisions au prix coûtant, la balance leur était payée en argent pour leur permettre de se procurer les habillements dont ils avaient besoin.

La somme de seize mille deux cent vingt-six piastres a été avancée pour le compte de ces travaux. Le matériel en magasin consiste en un outillage complet, nécessaire pour des routes, avec équipage de campement, etc., valant mille trois cent vingt piastres.

Les provisions en magasin consistent en deux cents barils de farine et vingt-cinq barils de lard placés au fort Abercrombie, et cinquante-et-un barils de farine et seize barils de lard à Georgetown, dont la valeur peut être estimée à trois mille sept cent quatre-vingt-onze piastres, formant une valeur totale d'approvisionnements de cinq mille cent onze piastres, ce qui réduit les dépenses encourrues jusqu'à présent à onze mille cent quinze piastres et quarante-six centins.

A mon retour au Canada, (de concert avec Joseph MacDougall, Ecuyer, votre agent à St. Paul), j'ai contracté avec le Dr. J. C. Schultz un engagement par lequel il s'oblige à transporter en bateau plat, au Fort Garry, *viâ* la Rivière-Rouge, les provisions qui étaient alors au fort Abercrombie et à Georgetown, à cinq chelins sterling par cent livres pesant, le Docteur se rendant responsable de tous les risques de la navigation. Ces provisions devront parvenir au Fort Garry le ou avant le 1er juin prochain.

Pendant l'automne et l'hiver, le prix courant pour le fret était de dix chelins sterling depuis Georgetown, et quatorze chelins depuis Abercrombie au Fort Garry.

Le coût des ouvrages exécutés ici a beaucoup augmenté en raison de l'époque de l'année pendant laquelle mes opérations ont dû avoir lieu, et par les déboursés extraordinaires qu'il a fallu faire pour transporter les provisions nécessaires à une aussi grande distance dans une saison si avancée.

Le but principal de l'expédition est obtenu, celui de fournir aux travailleurs de cette colonie, pendant une période de grande disette, l'occasion de gagner leur nourriture pour eux-mêmes et leurs familles pendant les mois d'hiver.

Comme l'on a manifesté la crainte au commencement que les nombreux Sauvages qui

avoisinent le lac des Bois ne fussent un sujet de trouble, je suis heureux de dire que, quoique que j'ai été visité par un grand nombre d'entre eux et plusieurs de leurs chefs, ils se sont tous comportés paisiblement. Nous avions quelquefois à écouter et à répondre à leurs longs et intéressants discours, après quoi ils recevaient un cadeau de provisions ou de tabac et s'en allaient toujours avec des marques d'amitié.

A l'arrivée des provisions qui sont maintenant en chemin pour le Fort Garry, les travaux pourront être repris, et comme une grande quantité de provisions ont été importées par les marchands de la Rivière-Rouge, il sera possible de s'en procurer au besoin, et je suggérerai qu'à l'avenir les travailleurs soient payés en argent.

Je me tiens prêt à repartir pour la colonie de la Rivière-Rouge sur le plus court avis.

J'ai l'honneur de rester,
Votre très obéissant serviteur,

JOHN A. SNOW,
Surintendant de la section du Fort Garry,
Route de la Rivière-Rouge.

Tableau indiquant le montant dépensé pour ouvrir une communication entre le Fort William et l'Etablissement de la Rivière Rouge, avec les noms des parties auxquelles des sommes d'argent ont été payées et pour quel service, du 1er juillet 1867 au 30 avril 1869 :—

John A. Snow,	montant déboursé.	.....	$9,539 36
Jos. McDougall,	do	.....	6,487 10
S. J. Dawson,	do	.....	3,100 00
C. Mair,	do	.....	200 00
			$19,326 46

Département des Travaux Publics du Canada.

RAPPORT

SUR

LE TRACÉ DE LA ROUTE

ENTRE LE

LAC SUPÉRIEUR ET L'ÉTABLISSEMENT DE LA RIVIÈRE ROUGE.

PAR

S. J. DAWSON, Ingénieur Civil.

Imprimé par Ordre de la Chambre des Communes.

OTTAWA:
IMPRIMÉ PAR HUNTER, ROSE ET LEMIEUX.

1870.

OTTAWA, 1er mai 1869.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre un rapport sur les meilleurs moyens d'ouvrir une ligne de communication entre le Lac Supérieur et l'Etablissement de la Rivière-Rouge.

La région qu'on devra traverser est rocheuse et montagneuse sur les bords du Lac Supérieur, mais à une petite distance à l'intérieur on atteint un plateau élevé où les eaux du St. Laurent et de la Winnipeg ont leur source commune. La passe la plus basse dans cette contrée élevée est à 839 pieds au-dessus du niveau du Lac Supérieur, ou à 1479 pieds au-dessus du niveau de la mer. En gagnant l'ouest, la descente par eau est assez douce et ne représente qu'une inclinaison de 450 pieds sur un parcours d'environ trois cents milles. Toutefois, la région est rocheuse et montagneuse jusqu'au Fort Francis, où se trouve la limite Est de la grande zône silurienne que recouvre la région unie de l'Ouest, et de là jusqu'au Lac des Bois la région est comparativement unie et la navigation ininterrompue.

Dans la région entre le plateau élevé du bassin et le Fort Francis, les vallées qui séparent les chaînes de montagnes offrent des lacs profonds tellement rapprochés les uns des autres, sur l'une des lignes explorées, et tellement bien situés qu'on pourra, sans beaucoup de frais, établir une ligne continue de navigation. Ce fait est important dans une région où les roches, les montagnes et l'eau se succèdent si rapidement qu'il sera toujours extrêmement difficile d'établir des voies de communication par terre.

Le projet de communication indiqué dans ce rapport et les précédents a pour but définitif d'établir un chemin de fer depuis le Lac Supérieur jusqu'aux eaux navigables, à l'intérieur ; au moyen d'écluses et de barrages, on peut établir une voie continue de navigation depuis le terminus du chemin de fer jusqu'à l'angle Nord-Ouest du Lac des Bois ; de ce dernier point jusqu'au Fort Garry on établirait une voie ferrée.

Le chemin de fer du Lac Supérieur aurait quarante milles de long. La ligne de navigation commençant à son terminus couvrirait un parcours de trois cent onze milles et à son extrémité Ouest serait reliée au Fort Garry par un chemin de fer de quatre-vingt-dix milles.

Ces immenses constructions demanderont nécessairement quelques années. En attendant, on propose d'ouvrir aussitôt que possible une voie de communication par de bons chemins carrossables reliant les eaux navigables de la section centrale au Lac Supérieur, à l'une des extrémités, et le Fort Garry, à l'autre. En même temps, dans le but d'éviter des transbordements l'on exécuterait, dans la région des lacs, des travaux préliminaires qui pourraient être promptement exécutés.

Cette manière graduelle de procéder donnerait, mieux que toute autre combinaison, une voie de communication très-avantageuse.

L'exécution des premiers travaux attirerait au Lac Supérieur le commerce des territoires du Nord-Ouest, et l'on pourrait continuer ces travaux à mesure que les ressources du pays le permettraient, en commençant toujours par les plus indispensables et les plus productifs, jusqu'à ce que le tout soit complet.

De bons chemins carrossables aux extrémités de la section navigable, combinés avec quelques améliorations dans la région des lacs, donneraient de suite aux colons de l'Etablissement de la Rivière-Rouge des facilités qu'ils n'ont pas actuellement pour faire venir leurs provisions, et aux immigrants le moyen d'atteindre les prairies de l'Ouest.

J'ai l'honneur, etc.,

S. J. DAWSON.

A l'Hon. William McDougall, C. B.,
Ministre des Travaux Publics,
etc., etc., etc.,
Ottawa.

INDEX.

PAGE

Rapport sur l'exploration de 1868 7

Région entre le Lac Supérieur et l'Etablissement de la Rivière-Rouge 10

Projet d'ouverture des communications 11

Voie ferrée continue du Lac Supérieur à l'Etablissement de la Rivière-Rouge 11

Chemin du Pacifique 12

Par chemin de fer 12

Par chemin de fer et par eau 14

Evaluation de ce que coûtera l'ouverture des communications préliminaires 15

Coût probable de l'exécution complète du projet 21

Réserves de terres pour des fins publiques 24

Les Sauvages sur la ligne de communication 25

Manière de conduire les travaux 26

Projet d'un chemin de fer jusqu'au Lac La Pluie 27

Explorations subséquentes 28

Ouvrage de M. Russell sur les territoires du Nord-Ouest 28

Le Grand Nord-Ouest 29

RAPPORT

SUR

LE TRACÉ DE LA ROUTE

ENTRE LE

LAC SUPÉRIEUR ET L'ÉTABLISSEMENT DE LA RIVIÈRE-ROUGE,

EXPLORATION DE 1868.

Dans mon rapport de l'an dernier, après avoir décrit brièvement la région située entre le Lac Supérieur et l'Etablissement de la Rivière-Rouge, j'évaluais ce que coûterait une voie de communication établie avec toute l'économie posssible et qui devrait avoir pour effet de diriger vers le Canada le commerce des territoires du Nord-Ouest et servir de préliminaire à des travaux plus complets.

J'ai maintenant l'honneur de vous faire rapport des opérations de l'an dernier entreprises sous la direction du département des travaux publics, en vue de constater si l'on pourrait améliorer la section Est de la ligne en s'écartant du chemin projeté du Lac du Chien et adoptant le bras Ouest de la Kaministaquia, comme base d'une ligne qui comprendrait toutes les eaux navigables qu'on peut utiliser.

On savait déjà, par les rapports de l'expédition de la Rivière-Rouge, qu'une série de grands lacs existait à la source de ce bras de rivière, et il semblait probable que ces lacs pourraient former un chaînon de la ligne de communication. Comme à cet égard l'importance de ces eaux dépendait, en premier lieu, de leurs niveaux relatifs,—entre-elles, et les lacs situés sur le versant apposé du bassin,—et en second lieu, de la possibilité de les relier au Lac Supérieur,—il fallut d'abord établir les niveaux et ensuite trouver un passage pour établir un chemin praticable traversant la région accidentée et montagneuse qui sépare ces lacs de la Baie du Tonnerre.

Pour faciliter l'intelligence de ces opérations, il sera bon de consulter les cartes annexées à ce rapport, savoir :

1. Plan,—échelle de deux milles au pouce,—indiquant la position des lacs au sommet du bassin et la déviation du chemin du Lac du Chien.

2. Carte,—échelle de dix milles au pouce,—indiquant tout le tracé de la ligne entre la Baie du Tonnerre et l'Etablissement de la Rivière Rouge.

3. Carte,—échelle de douze milles au pouce,—indiquant la position et la longueur relatives des chemins du Canada et des Etats-Unis conduisant à l'Etablissement de la Rivière-Rouge.

4. Plan,—en profil,—indiquant l'altitude relative des lacs entre le Lac Supérieur et le Fort Francis, sur le tracé de la ligne.

5. Plan,—en profil,—indiquant les routes par la Rivière aux Tourtes (Pigeon River) et la Rivière La Seine.

En consultant le plan No. 1, on verra qu'à la tête de la Matawin, ou bras Ouest de la Kaministaquia, il y a deux grands lacs nommés respectivement Shebandowan et Kashaboiwe. Ces lacs se trouvent sur le versant Est, et immédiatement vis-à-vis, sur le côté Ouest, est le grand bassin du Lac des Mille Lacs, tributaire du Lac La Pluie.

La distance entre le Lac Kashaboiwe et le Lac des Mille Lacs est d'un mille soixante chaînes, y compris un petit lac ou étang intermédiaire. Cet étang se trouve à 50 chaînes du Lac des Mille Lacs et à un niveau plus élevé de $14\frac{13}{100}$ pieds.

Entre l'étang et le lac, il y a un ravin dont le point le plus élevé est à 25 pieds au-dessus du niveau du Lac des Mille Lacs et à $10\frac{87}{100}$ pieds au-dessus de celui de l'étang. C'est la passe la moins élevée entre les eaux qui courent à l'Ouest jusqu'au Lac La Pluie et celles qui courent à l'Est jusqu'au Lac Supérieur, c'est-à-dire entre la frontière et la Baie de Nipigon.

L'étang mentionné est la source de la rivière Matawin, et se décharge dans le Lac Kashaboiwe par un petit ruisseau qui a $4\frac{92}{100}$ pieds d'inclinaison sur une distance de $9\frac{14}{100}$ pieds au-dessus du niveau du Lac des Mille Lacs. Le cours d'eau par lequel le Lac Kashaboiwe se décharge dans le Lac Shebandowan a un volume considérable et une inclinaison de $29\frac{33}{100}$ pieds sur un parcours de 70 chaînes; ainsi, le Lac Shebandowan se trouve à $20\frac{19}{100}$ pieds au-dessous du niveau du Lac des Mille Lacs.

Quarante milles à l'Ouest de la passe sus-mentionnée, c'est-à-dire par les Lacs Baril et Windegoostegon, le niveau d'eau à la tête du Portage Français est de 55 pieds au-dessous de celui du Lac des Mille Lacs.

Ces différences de niveau ne sont pas très-formidables et pourraient être facilement rachetées, comme je l'expliquerai plus loin. En attendant, je ferai observer que ces lacs diffèrent si peu de niveau qu'il serait facile d'obtenir, sans grands frais, soixante-dix milles de navigation ininterrompue à travers la région élevée qui sépare les deux grands bassins de la Winnipeg et du St. Laurent; de plus, cette navigation ne se ferait point par des cours d'eau étroits et tortueux, mais sur des lacs offrant un champ ample aux navires.

On pourrait prolonger et rendre continue cette section navigable vers l'Ouest, au moyen d'écluses et de barrages. Son extrémité Est se trouverait à quarante milles du dépôt de la Baie du Tonnerre, et on pourrait la relier à ce point par un chemin carrossable pour le moment et par un chemin de fer à l'avenir. Cette passe, comme je l'ai déjà dit, est, d'après les explorations, la plus basse qui existe sur le territoire anglais, et cependant ses eaux se trouvent à une hauteur de 839 pieds au-dessus du niveau du Lac Supérieur ou 1479 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Il est important d'avoir une pareille ligne de navigation sur la partie la plus élevée de la route de la Rivière Rouge et dans une région où il est très-difficile d'établir des chemins par terre.

La région située entre ces bassins et la Baie du Tonnerre est accidentée et montagneuse; mais avec l'aide des Sauvages qui y font la chasse et après de longues explorations, on est parvenu à y tracer une route praticable.

Voici les différentes lignes qu'on a explorées à cet effet:—

Sur la recommandation des Sauvages on traça d'abord une ligne depuis le 18me mille du chemin du Lac du Chien jusqu'au Lac Shebandowan. Cette ligne traverse le bras Nord de la Kaministaquia, à environ deux milles et demi en amont de l'embouchure de la Matawin, et de là fait un détour pour gagner vers l'Ouest les plateaux élevés et les montagnes qui se trouvent au Nord de la Matawin. Les Sauvages prétendent que c'est la meilleure route; ils ont sans doute raison, mais cela n'empêche pas cette route d'être à peine praticable.

On traça ensuite une ligne depuis le huitième mille du chemin du Lac du Chien jusqu'à l'embouchure de la Matawin, et de ce point l'on suivit la vallée de cette rivière jusqu'au Lac Shebandowan. Cette route est de beaucoup préférable à la précédente; mais celle de la Kaministaquia avait été recommandée, et, avant d'en venir à une conclusion, cette dernière fut aussi explorée.

Partant d'un point sur le lot No. 18, première concession de Nee-bing, on traça une ligne jusqu'au Portage de L'Ile, sur la Kaministaquia, en vue de continuer cette ligne, dans la direction Nord-Ouest, jusqu'à la vallée de la Matawin. Toutefois, sur les bords de la Kaministaquia, le sol fut trouvé si raboteux et montagneux qu'on abandonna cette ligne, dont les dix premiers milles n'avaient présenté aucun obstacle sérieux.

Tout considéré, la meilleure ligne serait donc celle qui part du huitième mille de la route du Lac du Chien, touche l'embouchure de la Matawin et suit la vallée de cette rivière jusqu'au Lac Shebandowan, ou plutôt jusqu'à la première chute en aval de ce lac, où l'on se propose de construire un barrage.

Je reviens aux eaux du plateau supérieur (summit region). Le Lac Shebandowan, sur le versant Est du bassin, et le Lac des Mille Lacs, sur le versant Ouest, égouttent une superficie assez considérable pour fournir assez d'eau à un canal ; mais le Lac Kashaboiwe qui les sépare se trouve à un niveau plus élevé,—$9\frac{14}{100}$ pieds au-dessus du Lac des Mille Lacs et $29\frac{33}{100}$ au-dessus du Lac Shebandowan,—et il est douteux que ce lac puisse alimenter un canal dans les deux directions.

Toutefois, il est très-possible d'établir un niveau commun pour le Lac des Mille Lacs ou le Lac Shebandowan et le Lac Kashaboiwe ; mais il y aurait avantage évident à élever le niveau du Lac Shebandowan pour faire de ce lac la source d'alimentation ; on éviterait ainsi beaucoup d'éclusage, et la route du Lac Supérieur toucherait le plateau le plus élevé de toute la ligne. En élevant le niveau du Lac des Mille Lacs à la hauteur de celui du Lac Kashaboiwe, pour faire du premier la source d'alimentation, il faudrait, à partir du Lac Shebandowan, racheter par des écluses une élévation de 30 pieds. Mais, comme je viens de le dire, il est possible d'élever les niveaux des Lacs Shebandowan et des Mille Lacs à la hauteur du niveau du Lac Kashaboiwe, et cela fait, en ouvrant une tranchée dans l'arête de division, l'on obtiendrait un canal sans écluses et qui traverserait tout le sommet du plateau.

Toutefois, l'élévation du niveau du Lac des Mille Lacs pourrait ne pas épargner l'éclusage et bien que ce niveau soit plus élevé que celui du Lac Shebandowan, il n'est pas sûr qu'il en coûtât moins pour lui donner la hauteur nécessaire. Sur certains points de la côte Ouest, les terres sont basses et la nature ainsi que la hauteur de l'arête qui sépare le lac des cours d'eau qui s'en échappent de ce côté devront être déterminées avant qu'on essaie d'élever le niveau du lac de trois ou quatre pieds, élévation qui, en tous cas, sera nécessaire pour fournir un volume d'eau suffisant dans la direction du Lac Baril et du Portage des Français ; mais en se limitant à cette légère différence de niveau, on ne risquerait pas d'envoyer l'eau dans d'autres directions.

Autour du Lac Shebandowan la région est modérément élevée et égoutte une superficie considérable des deux côtés, en sorte que, selon toutes probabilités, on pourrait lui donner l'élévation nécessaire en barrant sa décharge actuelle.

Il est évident néanmoins que le Lac Kashaboiwe, dont le niveau est actuellement le plus élevé, pourrait alimenter un canal dans les deux directions. Sa superficie est d'environ huit milles carrés, et il égoutte une étendue considérable de terrain des deux côtés ; en outre, sur les cours d'eau qui s'y jettent il y a des lacs qu'on pourrait convertir en réservoirs pour les cas d'extrême sécheresse. Mais lors même qu'on prendrait toutes les dispositions pour assurer une alimentation amplement suffisante, on ne gagnerait rien en adoptant le Lac Kashaboiwe, car les Lacs des Mille Lacs et Shebandowan peuvent être élevés à son niveau à moins de frais qu'il n'en faudrait pour relier le Lac Shebandowan au Lac Kashaboiwe au moyen d'écluses.

Un barrage qui éleverait le niveau du Lac Shebandowan à 30 pieds au-dessus de son niveau actuel équivaudrait à un éclusage de 30 pieds et serait beaucoup moins coûteux.

Quant à l'étang supérieur on peut le considérer, dans toutes les combinaisons pratiques, comme formant partie du Lac Kashaboiwe, et l'on pourrait, à peu de frais, le réduire au même niveau, tout en lui conservant une profondeur suffisante.

L'arête de division a, comme on l'a vu, 50 chaînes de large et une élévation de 25 pieds, dans sa partie la plus élevée, au-dessus du Lac des Mille Lacs ; cette arête est traversée par un ravin qui semble rempli de galets et de fragments de roche, et il serait facile de lui donner une profondeur suffisante.

Cette courte description donne une idée suffisante de la route par la Matawin au bras Ouest de la Kaministaquia. Comparée à la route du Lac du Chien, elle offre les avantages suivants : en premier lieu, elle atteint les eaux navigables du plateau supérieur par une ligne non interrompue depuis le Lac Supérieur, tandis que par le Lac du Chien le transport par terre offrirait deux sections, l'une de vingt-cinq milles du Lac Supérieur au Lac du Chien et l'autre de dix ou douze milles à travers les hautes terres.

Secondement, la navigation du haut de la Rivière du Chien et de la Savane serait très-pénible parce que les chenaux y sont étroits et tortueux, tandis que par la route de

l'Ouest, une fois qu'on aurait atteint les lacs, la navigation serait très-facile ; enfin, en adoptant la ligne du Lac Shebandowan on économiserait une distance d'environ vingt milles, comme on peut le voir en consultant le plan.

Les deux routes sont praticables : celle du Lac du Chien coûterait moins à établir, mais son entretien serait plus dispendieux à cause des difficultés de la navigation, du plus grand nombre de transbordements et d'un long transport par terre dans une région aussi isolée que la partie la plus élevée de cette route.

En adoptant le bras Ouest au lieu du bras Nord de la Kaministaquia, le point de départ serait le même, et comme la divergence a lieu au-delà du point où les travaux sur la route du Lac du Chien sont actuellement rendus, les dépenses faites jusqu'à présent sur cette ligne ne seront pas perdues, et le bois préparé pour un barrage au Lac du Chien pourrait être descendu et utilisé dans la construction d'un pont sur la Kaministaquia.

A part de la déviation proposée sur la section Est, comme on vient de le voir, je crois que le plan indiqué dans mon rapport de l'année dernière est basé sur le principe qu'on devra nécessairement adopter pour ouvrir une communication provisoire, en vue de travaux plus complets dans l'avenir. Je ferai observer néanmoins que les renseignements obtenus depuis l'époque où j'ai fait mon dernier rapport, relativement au trafic probable qui s'établira dans cette région, suffiront pour justifier un surcroit de dépenses afin de diminuer le nombre des transbordements, résultat qui peut être obtenu sans beaucoup de frais additionnels. Mais avant d'entrer dans ces détails, j'appelle votre attention sur les particularités les plus frappantes de la région qu'on devra traverser.

RÉGION ENTRE LE LAC SUPÉRIEUR ET L'ÉTABLISSEMENT DE LA RIVIÈRE ROUGE.

Entre le Lac Supérieur et le Lac La Pluie le sol est généralement raboteux et coupé par un grand nombre de lacs. Le plateau élevé, ou arête de division, se trouve tout près du Lac Supérieur, soit quarante-cinq milles du Lac aux Tourtes, ou, en mesurant suivant la ligne directe vers le Nord-Est et vers la source de la Kaministaquia, soixante-dix milles environ au fond de la Baie du Tonnerre. Dans la région intermédiaire, les passes varient de 840 à 1100 pieds au-dessus du niveau du Lac Supérieur,—cela en suivant les cours d'eau, car l'élévation générale est beaucoup plus considérable. Comme on doit le supposer, les cours d'eau partant d'une belle hauteur ont, sur un parcours aussi restreint, une rapidité très-grande et, par suite, ne pourront être rendus navigables qu'au prix de constructions auxquelles il ne faut pas songer pour le moment.

En partant de la tête du bassin et se dirigeant vers l'Ouest, la descente est beaucoup plus douce ; ainsi la différence de niveau entre le Lac des Mille Lacs, qui se trouve près du sommet du plateau, et l'extrémité Ouest du Lac des Bois, n'est que de 450 pieds sur un parcours de 300 milles. Entre les hautes terres et le Lac La Pluie, les lacs sont si nombreux et si grands qu'il est difficile de dire quel élément prédomine : la terre ou l'eau. Toutefois, les lacs offrent le moyen d'établir, à peu de frais, une excellente communication par eau.

Du Fort Francis,—au pied du Lac La Pluie,—jusqu'à l'angle Nord-Ouest du Lac des Bois, la navigation n'est interrompue que par deux petits rapides faciles à racheter. Du Lac des Bois, vers l'Ouest, jusqu'au Fort Garry, l'on traverse une région basse et unie où, malgré les marais, on pourra établir un chemin suivant une ligne déjà explorée et sur la section Ouest de laquelle on a fait des travaux considérables.

Ainsi, entre le Lac Supérieur et l'Etablissement de la Rivière Rouge on traverse une région dont les diverses sections sont excessivement variées. D'abord, une section rude et accidentée qui s'étend du Lac Supérieur au sommet du plateau, et où les rivières ne sont pas navigables ni les routes faciles à établir.

Ensuite, la section qui s'étend à l'Ouest du plateau, également rude et accidentée, mais coupée dans toutes les directions par des lacs profonds qui occupent une partie considérable de sa superficie et qui, sur l'une des lignes explorées, peuvent être facilement reliés de manière à établir une ligne continue de navigation.

Cette section se termine au Fort Francis, où le pays change subitement d'aspect, et de ce point la navigation est continue jusqu'à l'angle Nord-Ouest du Lac des Bois.

De ce dernier point jusqu'au Fort Garry la distance est de 90 milles, et les explorations ont démontré que sur ce parcours on peut facilement établir un chemin.

Entre le Fort William et le Fort Garry, par la route qu'on se propose d'ouvrir, la distance totale est de 441 milles, divisée comme suit :—

Du Lac Supérieur aux eaux navigables du plateau élevé.....	40 milles.
Du terminus du chemin du Lac Supérieur à l'angle Nord-Ouest du Lac des Bois.....	311 "
De l'angle Nord-Ouest au Fort Garry.....	90 "
	441 milles.

PROJET D'OUVERTURE DES COMMUNICATIONS.

L'ensemble du projet de communication peut se résumer comme suit : Un chemin de fer du Lac Supérieur aux eaux navigables de la région élevée, navigation continue, au moyen d'écluses et de barrages, du terminus des eaux navigables jusqu'à l'angle Nord-Ouest du Lac des Bois, et enfin un chemin de fer de ce dernier point jusqu'à l'Etablissement de la Rivière Rouge.

Le chemin de fer du Lac Supérior aurait quarante milles de long ; il serait suivi d'une ligne navigable de trois cent onze milles lorsqu'elle serait reliée au Fort Garry par un chemin de fer de quatre-vingt-dix milles.

L'exécution complète de ces travaux demandera nécessairement plusieurs années, et l'on propose, en attendant, de faire un bon chemin carrossable du Lac Supérieur au bassin du plateau de division, d'améliorer aussi rapidement que possible la navigation de ce point vers l'Ouest et d'établir un bon chemin carrossable du Lac des Bois au Fort Garry. A mon avis, ces travaux préliminaires sont absolument essentiels,—indépendamment des améliorations qu'on pourra faire dans l'avenir,—et ils auraient pour effet d'ouvrir immédiatement une voie à l'émigration et d'attirer au Canada le commerce du Nord-Ouest.

Mais avant d'entrer dans le détail des travaux nécessaires, je dirai un mot d'un projet de voie ferrée continue.

VOIE FERRÉE CONTINUE DU LAC SUPÉRIEUR A L'ÉTABLISSEMENT DE LA RIVIÈRE ROUGE.

Cette construction deviendra évidemment nécessaire à mesure que les régions du Nord-Ouest se coloniseront, et la ligne devra être placée de manière à former partie du réseau de chemins de fer qui couvrira plus tard le continent depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique, sur le territoire anglais.

En consultant la carte, on verra qu'un chemin de fer, pour être continue, devra passer au Nord du Lac des Bois, et l'on observera aussi qu'une ligne partant du Canada et traversant le plateau élevé qu'on dit exister au Nord-Ouest des Lacs Huron et Supérieur, toucherait d'abord au Lac Supérieur, sur la Baie de Nipigon, et que sa direction, de ce point au Fort Garry, serait par le Lac Seul et l'extrémité Nord du Lac des Bois. On ne devra jamais perdre ces faits de vue dans tout projet de voie ferrée continue entre le Lac Supérieur et l'Etablissement de la Rivière Rouge.

Un chemin de fer établi suivant la ligne indiquée serait aussi direct que possible, et, dans un avenir plus ou moins éloigné, formerait partie du prolongement des voies ferrées canadiennes jusqu'aux prairies de la Saskatchewan.

Or, un chemin de fer partant d'un point quelconque à l'Ouest de la Baie de Nipigon ne remplirait pas ces conditions, et ce qui recommande surtout la ligne comparativement courte de quarante milles que j'ai indiquée au Fort William c'est qu'elle servira à relier le Lac Supérieur aux eaux navigables à l'intérieur.

Quant à la possibilité d'établir un chemin de fer entre la Baie de Nipigon et l'extrémité Nord du Lac des Bois, il est impossible de se prononcer avant que cette région ait été explorée. Il est probable qu'en suivant la vallée de Nipigon sur un certain parcours, de

manière à éviter la contrée accidentée qui borde immédiatement le Lac Supérieur et suivant de ce point la direction Nord-Ouest jusque dans le voisinage du Lac Seul, on trouvera un passage praticable. Du Lac Seul à l'extrémité Nord du Lac des Bois, on rencontrerait, je crois, peu de difficultés, si, comme on le dit, les couches siluriennes plates de la Baie d'Hudson se prolongent dans cette direction. Néanmoins, il vaudrait peut-être mieux suivre la vallée de la Rivière des Anglais jusqu'à sa jonction avec la Winnipeg et de ce point se diriger en ligne droite vers la Rivière-Rouge.

Le projet d'un chemin de fer continu, depuis le Lac Supérieur jusqu'à l'Etablissement de la Rivière-Rouge, devant bientôt acquérir une grande importance, je recommanderais qu'on fasse l'exploration de cette ligne dans le cours de l'été prochain.

Il serait également opportun de faire une étude minutieuse de la région au Nord des Lacs Huron et Supérieur. On a tracé, autrefois, une ligne parrallèle à la côte, environ vingt milles en arrière du Lac Supérieur, mais la région que traverse cette ligne est rude et accidentée, comme on peut le voir par l'intéressant rapport de M. Herrick, qui dirigeait l'exploration. La ligne était trop voisine de la côte, et je suis d'avis que le meilleur emplacement pour une route se trouve dans la région élevée où les cours d'eau qui se jettent dans la Baie d'Hudson et les affluents du St. Laurent ont leur source commune.

M. A. J. Russell, d'Ottawa, résume, dans un ouvrage qui sera bientôt publié, tous les renseignements connus sur le plateau élevé aux sources des rivières qui se jettent dans le Lac Huron; mais la région au Nord du Lac Supérieur et à l'Est du Lac Nipigon est inconnue, si ce n'est par les rapports des *voyageurs*, et l'exploration de M. Herrick, laquelle, comme on l'a vu, était limitée à environ vingt milles de la côte.

CHEMIN DU PACIFIQUE.

Il deviendra un jour très-important d'ouvrir une ligne de communication traversant tout le continent sur le territoire anglais. Mais l'avenir décidera si cette communication devra être entièrement par chemin de fer ou si l'on devra profiter des eaux navigables qui sont si abondamment distribuées à l'Est des Montagnes-Rocheuses.

Par chemins de fer.

Entre l'Etablissement de la Rivière-Rouge et les sources des rivières Saskatchewan et Athabasca, la région est éminemment propre à la construction de chemins de fer. On a aussi trouvé des passes praticables dans les Montagnes-Rocheuses où la montée est généralement facile en venant de l'Est. On ne rencontrera des obstacles sérieux qu'en arrivant au sommet de ces montagnes.

Entre la rivière Fraser et le quarante-neuvième parrallèle, la Colombie Anglaise est, pour ainsi dire, une mer de montagnes; néanmoins, des explorateurs persévérants ont réussi à y trouver des passes praticables pour l'établissement de chemins de fer. Pour les Montagnes Rocheuses, le capitaine Palliser, chargé d'une exploration par le gouvernement anglais, parle favorablement de la passe anglaise dite "Kootanie," près de la frontière, à l'endroit où des explorateurs de Montana sont actuellement, dit-on, à la recherche de mines d'or et d'argent. Le Dr. Hector, dont les travaux sont fort appréciés, parle aussi très-favorablement de la passe du "Cheval qui rue," (*Kicking Horse Pass*), un peu plus au Nord; mais il est probable que la meilleure passe serait celle d'Athabasca, fréquentée depuis plus longtemps que toutes les autres et, par suite, mieux connue. M. Waddington fixe la latitude de cette passe à 52°54 Nord, et sa hauteur à 3760 pieds au-dessus du niveau de la mer; il indique aussi plusieurs routes qui y conduisent en partant du Pacifique.* Il ajoute que le haut de la rivière Fraser est navigable sur un parcours de 280 milles.

M. Waddington prétend qu'en adoptant la passe d'Athabaska et de la Tête Jaune, ou comme on l'appelle quelquefois la passe de la Tête de Cuir, (*Leather Head Pass*) un chemin

(*) Voici les élévations respectives des passes les mieux connues aux sources de la Saskatchewan: Passe anglaise "Kootanie," 5,960 pieds; Passe Kanouski, 4,600 pieds; Passe du Vermillon, 4,944 pieds; Passe du "Cheval qui rue," 5,420 pieds; la passe dite "Horse," 6,347 pieds au-dessus du niveau de la mer.

de fer partant du comptoir Edmundston, sur la Saskatchewan, jusqu'à l'entrée de Bute, (*Bute Inlet*) sur le Pacifique, n'aurait que 654 milles de long.

Tant que cette région ne sera pas mieux connue, on ne peut qu'indiquer la position probable d'un chemin de fer inter-océanique, et le chemin, s'il doit être construit, comme il est probable qu'il le sera sur le territoire anglais, son parcours peut être indiqué comme suit d'une manière générale.

On pourrait suivre la vallée de l'Ottawa et de son affluent, la rivière de Montréal, jusqu'au 82e degré de longitude Ouest ; de là, prendre la direction Nord-Ouest jusqu'à la sortie du Lac Nipigon, où l'on rejoindrait la ligne indiquée plus haut par un chemin de fer entre le Lac Supérieur et l'Etablissement de la Rivière-Rouge, passant par le Lac Seul et l'extrémité Nord du Lac des Bois. Depuis l'Etablissement de la Rivière-Rouge jusqu'au comptoir Edmundston, sur la Saskatchewan, le tracé ne rencontrerait pas de difficultés, et de là on pourrait suivre jusqu'au Pacifique la ligne indiquée par M. Waddington.

Par cette route voici quelle serait, d'après les calculs de M. Russell, la distance de Montréal au Pacifique :

De Montréal au Fort Garry	1367	milles.
Du Fort Garry au comptoir Edmonston, en passant par les prairies.	825	"
Du comptoir Edmonston à l'entrée de Bute	654	"
Total	2846	"

Si l'on constate que cette ligne est praticable et si on l'établit définitivement, on pourra y relier un prolongement du chemin de fer projeté de Toronto à Nipissing ; de cette manière, la ligne se trouvera elle-même reliée aux points les plus importants du réseau actuel de chemins de fer du Canada.

Nul doute qu'il s'agit ici d'un projet gigantesque, savoir : un chemin de fer traversant le continent depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique et desservant la Confédération de toutes les colonies anglaises de l'Amérique Britannique du Nord, offrant ainsi un débouché au commerce des Indes, de la Chine, du Japon, et en un mot du monde entier.

Mais en considérant de si vastes projets il est bon de calculer ce que coûtera leur exécution, et à cet égard je ne puis mieux faire que d'avoir recours aux chiffres cités par M. Fleming, l'habile ingénieur qui préside actuellement à la construction du chemin de fer intercolonial.

M. Fleming écrivit, il y a quelques années, une brochure fort intéressante sur les territoires du Nord-Ouest et les meilleurs moyens d'en exploiter les ressources. Dans cette brochure, parlant d'une voie ferrée de 2,000 milles de long et d'une ligne télégraphique établie sur son parcours, il fait les observations suivantes :

" Pour se former une juste idée des proportions de l'entreprise en question et des moyens de la réaliser convenablement, il est bon d'examiner ici quelque détails importants.

" La construction de 2,000 milles de chemins de fer, en calculant d'après la moyenne de travaux de ce genre qui existent déjà dans le pays, comprend les détails suivants : emploi de 10,000 ouvriers pendant cinq ou six ans ;—livraison de 5,000,000 de traverses, et de plus de 200,000 tonneaux de fer à lisses pour la " voie permanente ;"—érection de 60,000 poteaux de télégraphe supportant 1,000 tonneaux de fil de fer ;—organisation d'une force motrice équivalente à plus de 50,000 chevaux et divisée entre 400 locomotives ;—construction de 5,000 à 6,000 chars accouplés avec les locomotives et qui, réunis en un seul train, formeraient une longueur de plus de 30 milles ;—et, enfin, dépense de pas moins de 100,000,000 de piastres pour construction et matériel.

" Pour éviter des conclusions trop précipitées, il est bon aussi d'examiner quels seront les frais d'exploitation d'une ligne aussi gigantesque, lorsqu'elle sera complètement achevée ; quelques chiffres suffiront pour fair voir que si vaste que soit l'entreprise d'un chemin de fer traversant l'Amérique du Nord, l'exploitation de la ligne offre, dans l'état actuel du pays, des difficultés non moins considérables. Il faudra d'abord chaque année une quantité de combustible représentée au moins par 200,000 cordes de bois ;—pour l'entretien de la route, un régiment de 2,000 cantonniers disséminés en petites bandes sur toute la ligne ;—chaque année il faudra, en moyenne, 600,000 nouvelles traverses, et près de 30,000 tonneaux de fer à lisses ;—les réparations du matériel roulant se monteront au moins à un million de piastres par année ;—on aura constamment à gages 5,000 ouvriers de toutes sortes qui, avec

leurs familles, représenteront 20,000 personnes vivant aux frais de la compagnie. Les salaires de ces employés se monteront à près de $2,000,000 par année, et les frais d'exploitation et d'entretien dépasseront chaque année $8,000,000.

" Si à cette dernière somme on ajoute encore l'intérêt du coût de construction il devient évident que jusqu'à ce que les recettes brutes du chemin de fer ne s'élèvent annuellement à la somme énorme de $14,000,000, la ligne ne produira pas l'intérêt du capital engagé dans l'entreprise."

Communication par terre et par eau.

La Baie du Tonnerre, Lac Supérieur, est actuellement accessible à tous les navires qui font la navigation des grands lacs. De cette baie vers l'Ouest, jusqu'à la Rivière Rouge, le trajet, ainsi qu'on l'a vu, se décompose comme suit : quarante milles par terre, suivis de trois cent onze milles de navigation présentant aujourd'hui des obstacles mais que l'on pourrait rendre continue, enfin quatre-vingt-dix milles de chemin par terre aboutissant au Fort Garry.

Commençant au Fort Garry, on pourrait, à peu de frais, rendre la navigation continue en passant par la Winnipeg et suivant la Saskatchewan jusqu'au comptoir Edmondston, parcours de 1060 milles. Le comptoir Edmondston est à 500 milles de l'Océan Pacifique et, d'après les meilleurs renseignements, on pourrait franchir cette distance au moyen d'un chemin de fer ayant 654 milles de parcours, ou en utilisant les eaux navigables du haut de la rivière Fraser et suivant une ligne plus tortueuse, le parcours serait de 841 milles, dont 309 par eau et 532 par chemin de fer. Toutefois, un si faible trajet par eau ne justifierait point cette augmentation de distance et, dans ce cas, une ligne ferrée continue serait préférable.

Par cette ligne, voici comment se décompose la distance de la Baie du Tonnerre à l'Océan Pacifique :—

	Milles.	
	Par terre.	Par eau.
De la Baie du Tonnerre à la voie de communication intérieure par eau,—au Lac Shebandowan	40	
Du terminus du chemin du Lac Supérieur à l'angle Nord-Ouest du Lac des Bois		311
De l'angle Nord-Ouest au Fort Garry	90	
Du Fort Garry au comptoir Edmonston		1060
Du comptoir Edmonston au Golfe de Géorgie	654	
	884	1371
		784
		2155

Il est très-possible d'établir une ligne de navigation continue depuis un point situé à 40 milles du Lac Supérieur jusqu'au Lac Winnipeg ; cela fait, et après avoir enlevé quelques obstacles sur la Saskatchewan, on aurait une ligne continue de navigation depuis la base des Montagnes-Rocheuses jusqu'à l'Océan, avec une seule interruption de 40 milles au Lac Supérieur, interruption qu'on pourrait faire disparaître, avec le temps, au moyen d'écluses.

En s'occupant des territoires du Nord-Ouest, on ne saurait exagérer l'importance du fait que tant de cours et nappes d'eau navigables, ou susceptibles de le devenir, existent dans l'Amérique Britannique du Nord depuis l'Océan Pacifique, en traversant les vastes prairies de l'Ouest, jusqu'aux ports de l'Océan Atlantique.

Il est admis que les chemins de fer ne peuvent supporter la concurrence avec les lignes de navigation lorsqu'il s'agit du transport de marchandises lourdes et encombrantes, et si jamais une ligne de communication est établie sur le continent à travers les possessions anglaises, de manière à ce qu'une longueur suffisante de chemins de fer soit combinée avec tous les cours d'eau navigables, je crois qu'aucune autre ligne à travers le continent, au Nord-Ouest du Mexique, ne pourra supporter la concurrence avec celle-là.

Mais, sous ce rapport, on en sera réduit aux conjectures tant que cette région ne sera pas entièrement ouverte et mieux connue. La question qui prime toutes les autres est l'ouverture d'une ligne de communication entre le Lac Supérieur et l'Etablissement de la Rivière-Rouge, le plus tôt possible et d'une manière effective. Une fois les premiers obstacles surmontés, bien des influences amèneront des améliorations jusqu'à l'achèvement d'une ligne de communication aussi parfaite qu'il est possible.

Avant de terminer ce que j'ai à dire de la Route du Pacifique, je dois consigner ici les faits connus relativement à la Saskatchewan et les avantages qu'elle offre à la navigation.

La Saskatchewan.

Cette rivière n'est pas aussi considérable qu'on pourrait le croire d'après l'immensité de la région qu'elle arrose. Elle reçoit toutes les eaux d'un pays plus grand que le Canada, et cependant elle n'est pas aussi considérable que le St. Laurent. Dans les prairies de l'Ouest, l'égouttement, (*precipitation*) est moindre qu'au Canada,—il y a moins de neige en hiver et moins de pluie en été, mais en quantité suffisante pour faire de la Saskatchewan un cours d'eau très important.

Il y a un beau havre sur le Lac Winnipeg, précisément à l'embouchure de la Saskatchewan. C'est à environ un mille de là que se trouve le plus grand obstacle. Je veux parler du " Grand Rapide." A cet endroit, la rivière a une chute d'environ 43 pieds et forme un courant impétueux sur des dalles de pierre calcaire. Entre le Grand Rapide et le Lac Bourbon, il y a plusieurs autres petits rapides qui forment ensemble une chute d'environ 20 pieds.

Le Lac Bourbon se trouve à environ vingt milles du Lac Winnipeg, et de là, vers l'Ouest, jusqu'aux Montagnes-Rocheuses, ou au moins jusqu'à quatre-vingts milles au-delà du comptoir Edmonston, on dit que la navigation n'est interrompue qu'à deux endroits, où il sera facile de surmonter les obstacles.

Le premier obstacle se trouve au rapide Tobern, c'est-à-dire à environ 140 milles en amont du Lac Bourbon. D'après les renseignements que j'ai pu obtenir, une écluse d'ascension ordinaire suffirait pour racheter ce rapide. Le second est au Rapide Cole, sur le bras Nord de la rivière, immédiatement au-dessus de sa jonction avec le bras Sud. Là on rencontre une série de petits rapides très forts, qui s'étend sur un parcours de dix-huit milles. En quelques endroits, il faudrait enlever les roches et, selon toutes probabilités, quelques barrages de dérivation seront nécessaires.

Mais ces obstacles ne peuvent être considérés comme sérieux sur une ligne de navigation de huit cents milles, d'ailleurs non interrompue.

ÉVALUATION DE CE QUE COÛTERA L'OUVERTURE DES COMMUNICATIONS PROVISOIRES.

En évaluant le coût de travaux exécutés dans une région éloignée où, la main-d'œuvre ne pouvant être obtenue, il faut transporter les hommes et les ramener, on doit tenir compte de ces frais de transport et du temps employé au trajet—deux choses pour lesquelles il n'y a aucune compensation.

Dans la région du Lac Supérieur on peut sûrement calculer vingt jours pour le trajet, aller et retour, entre cette région et les localités du Canada où la main-d'œuvre est moins coûteuse et où l'on peut trouver des ouvriers propres aux travaux dont il s'agit. Le trajet, y compris les frais de transport et le temps, coûterait, en moyenne, $40 par homme, et supposant qu'on emploie 250 hommes pendant l'été, la somme importante de dix mille piastres.

Pour la région des lacs, à l'ouest des hautes terres, on doit calculer un montant encore plus considérable.

J'insiste sur ces détails parce qu'au premier abord on pourrait croire trop élevées mes évaluations, particulièrement celles pour les chemins; mais si l'on tient compte des dépenses ci-dessus et des frais de transport des provisions, on verra que mes évaluations sont aussi faibles que possible. De plus, l'expérience acquise sur la section du chemin déjà faite en partie,—section qui traverse un terrain comparativement uni,—permet de juger quels seront les frais sur des sections moins avantageuses, et je n'ai pas perdu cela de vue dans mes évaluations.

Chemins dans la section du Lac Supérieur.

Le grand chemin qu'on se propose d'ouvrir à travers cette section, comme l'indique le plan ci-joint, No. 1, devra partir du dépôt de la Baie du Tonnerre; de ce point, il gagnera presque directement l'embouchure de la Matawin, puis suivra la vallée de cette rivière jusqu'à la première chute en aval du Lac Shebandowan, où l'on se propose de construire un barrage. Il ne reste plus à ouvrir que 36 milles de ce chemin et un devis ci-annexé, marqué No. 1, fait voir comment on construira cette partie. Dans l'évaluation ci-jointe le coût probable est fixé à $1,800 par mille. Quelques dépenses seront en outre nécessaires sur la section du chemin en partie faite, surtout à une colline, près de la Baie du Tonnerre, où il faudra faire un détour; j'ai inscrit $2,000 piastres à cet effet.

Dans mon rapport de l'an dernier, pour les raisons y mentionnées, je proposais d'établir un embranchement à partir du Fort William pour relier ce point important à la ligne principale,—et, à cet effet, une somme de $7,000 était incluse dans l'évaluation que je soumettais. L'été dernier, cet embranchement a été soigneusement tracé. La région qu'il traverse est un peu basse et marécageuse et l'on devra établir des ponts sur deux petites rivières; mais pour le montant ci-dessus indiqué, $7,000, on peut construire, d'après le devis No. 2, un excellent chemin qui aura 7 milles de long.

Quai à la Baie du Tonnerre.

Dans mon rapport de l'an dernier, je proposais d'établir un quai isolé, en face du dépôt à la Baie du Tonnerre, où les navires pourraient décharger leurs cargaisons. Ce quai se trouverait dans une profondeur de 16 pieds d'eau. Ses dimensions seraient de 150 pieds de long sur 20 pieds de large au sommet; il coûterait $2,500. On peut dire que cette construction est indispensable, car actuellement il est très-difficile et très coûteux de débarquer une cargaison à cet endroit.

Pont sur la Kaministaquia.

Il s'agirait ici d'une construction brute; mais solide, soutenue par des piliers en caissons, remplis solidement de pierres qu'on trouve en abondance dans le voisinage. La rivière a 300 pieds de large, elle est peu profonde et court sur un lit pavé de roches. Le bois est rare dans les environs qui ont été ravagés par le feu, mais on pourrait amener à cet endroit le bois qu'on avait recueilli pour construire un barrage au Lac du Chien. Ce pont coûterait environ $4,500.

Voici donc qu'elle serait la dépense totale dans la section du Lac Supérieur:—

36 milles de grand chemin	$1,800 00	$64,800 00
7 milles d'embranchement sur le Fort William	1,000 00	7,000 00
Nivellement des côtes au Lac Supérieur, et achèvement du chemin commencé		2,000 00
Quai à la Baie du Tonnerre		2,500 00
Pont sur la Kaministaquia		4,500 00
		$80,000 00

Ci-joints se trouvent un devis de la construction du chemin et une évaluation du coût des matériaux:—

Région des lacs.

Dans des rapports précédents, la désignation de "Région des Lacs" a été appliquée à la section qui se trouve entre le sommet du bassin et le Fort Francis, mais les Lacs Shebandowan et Kashaboiwe, étant immédiatement à l'Est du bassin et sur la ligne qu'on se propose de suivre, peuvent être regardés comme faisant partie de la même région.

Dans l'évaluation soumise l'an dernier, on trouvera un état des sommes requises pour chaque construction ; je le reproduis ici :—

Barrage au Portage Français	$1,600 00
Barrage de la Rivière des Esturgeons, au Portage de l'Ile	18,000 00
Barrage à Nequaquon	4,000 00
Barrages au Portage des Deux Chutes sur, la Rivière Seine	20,000 00
6½ milles de chemins et chemin à ornières (*tramway*,) sur les portages entre le Lac des Milles Lacs et le Lac La Pluie	10,400 00
	$54,000 00

Depuis que l'évaluation précédente a été faite, les circonstances ont tellement changé que des compagnies sont déjà organisées dans le but de pourvoir à des moyens de transport et se proposent d'établir des vapeurs sur la section navigable où leur emploi sera profitable. Il sera donc important, dès le début des travaux, de prolonger les sections navigables autant que possible et de diminuer le nombre des transbordements ; dans ce but, on ne devra pas reculer devant des travaux plus considérables sur certaines sections.

Lac Shebandowan.

A la première chute, sur la rivière Matawin, à deux milles et demi du Lac Shebandowan, et à 16 pieds au-dessous de son niveau, il y a un bon emplacement pour un barrage qui, ne fût-il que de petites dimensions, prolongerait la navigation du lac jusqu'à ce point et égargnerait la construction de trois milles de chemin sur un terrain excessivement rude et accidenté. On propose néanmoins d'élever de 30 pieds le niveau du Lac Shebandowan, afin d'établir une ligne de navigation continue jusqu'aux hautes terres, et il serait mieux de construire tout de suite un barrage de dimensions propres à amener ce résultat. Avant de dresser une évaluation précise du coût de ces travaux, il sera nécessaire d'examiner les alentours du lac afin de s'assurer si en élevant sa surface l'eau ne trouverait pas d'autres sorties que celles qu'elle suit actuellement. Les bords du lac sont si élevés que je pencherais pour la négative et, si tel est le cas, $12,000 suffiront pour construire le barrage. On trouvera sous la main des matériaux en abondance. On peut se procurer le bois sur les bords mêmes du lac et le faire descendre sans aucun frais ; quant à la pierre, on la trouvera en abondance, soit dans le lit de la rivière, soit en minant les falaises sur les bords.

Le Lac du Sommet, (Summit Pond.)

Il faudra abaisser de cinq pieds le niveau de ce petit lac, et approfondir le chenal qui le sépare du Lac Kashaboiwe de manière à permettre le passage des navires de l'un à l'autre. Le ruisseau qui réunit les deux lacs a 600 pieds de long et, sur ce parcours, présente une inclinaison de 4.99 pieds. Le lit du cours d'eau se compose de pierres détachées, terre et bois mort, sans aucune apparence de roc solide. Le creusement d'un chenal pour les navires devant avoir environ 30 pieds de profondeur, on aurait à faire 5,000 verges cubes d'excavations qui, supposant toujours qu'on ne rencontre pas de roc solide, coûteraient environ $3,000.

Arête de division, (Dividing Ridge).

Cette arête a 50 chaînes de large et le ravin qui, comme on l'a vu, la traverse donnerait un moyen facile d'établir une tranchée reliant les eaux de l'Ouest à celles de l'Est. Plus tard, lorsque les communications seront ouvertes sur une grande échelle, il faudra une écluse de 7 pieds d'élévation. Pour le moment, on se propose d'établir dans le ravin un chemin à ornières de bois (*tramway*), qui coûtera environ $2,500.

Du Lac des Mille Lacs au Portage Français.

Pour cette section, je proposais l'an dernier d'élever le niveau du Lac des Mille Lacs au moyen d'une digue au Portage des Deux Chutes et d'augmenter la profondeur des Lacs

Windegoostegon au moyen d'une digue au Portage Français. Toutefois, vu l'importance d'éviter les transbordements dans le transport du fret, je crois qu'il serait mieux de ne pas reculer devant quelques dépenses additionnelles et de faire disparaître les Portages Baril et Brûlé. On obtiendrait ce résultat en établissant un barrage à la décharge du Lac des Mille Lacs, ce qui éleverait d'environ 4 pieds le niveau de ce lac, puis en pratiquant une tranchée entre le Lac des Mille Lacs et le Lac Baril, et construisant au Portage Français un barrage de 55 pieds de haut.

On a proposé (voir le rapport de l'an dernier) d'élever le niveau du Lac des Mille Lacs au moyen d'un barrage établi au Portage des Deux Chutes, quelquefois appelées les Petites Chutes,—portage qui se trouve sur la Seine à environ dix milles en aval de sa décharge, et où il y a un excellent emplacement pour une construction de ce genre. A la décharge même l'emplacement n'est pas très-avantageux; néanmoins, comme je l'ai expliqué dans mon rapport de l'année dernière, je crois qu'on pourrait y établir un barrage élevant l'eau à une hauteur suffisante, (soit quatre pieds au-dessus de son niveau actuel,) à moins de frais qu'au Portage des Deux Chutes, ce qui laisserait une balance de l'allocation que l'on pourrait employer à rendre la navigation continue jusqu'au Portage Français, où l'on se propose actuellement d'établir un barrage suffisant pour élever le niveau jusqu'à celui du Lac Baril. Quant à l'excavation nécessaire entre le Lac des Mille Lacs et le Lac Baril, on ne peut donner qu'une évaluation approximative, les mesurages n'ayant pas été faits assez en détail pour fixer des chiffres précis. Mais pour cette section et en vue d'éviter deux transbordements, je proposerais d'ajouter $9,400 à l'évaluation de l'an dernier, qui était de $21,600, faisant un total de $30,000.

Autres constructions, Région des Lacs.

Relativement aux autres constructions nécessaires dans la Région des Lacs, je renvoie respectueusement à mon rapport de l'an dernier. Voici l'énumération succincte de ces constructions :

Aux Portages Français et des Deux Rivières on propose de construire de bons chemins carrossables ou des chemins à ornières (*tramways*). Ces portages ont chacun environ deux milles de long et sont séparés par le Lac Kaogassikok, dont la longueur est de 15 milles.

Après avoir franchi le Portage des deux Rivières on rencontre la section du Lac des Esturgeons que l'on peut rendre navigable sur un parcours ininterrompu de 87 milles au moyen d'une digue au Portage de l'Ile. Cette digue, si l'on tient compte de l'effet qu'elle produira immédiatement, sera la plus importante construction dans toute la région des Lacs.

A la suite du Portage de l'Ile, on rencontre un parcours navigable de 17 milles, en traversant le Lac Nequaquon, pour aboutir au Portage Nequaquon qui conduit au Lac Nameukan. Ce portage a deux milles de long, et, en attendant qu'on ait construit des écluses pour relier la navigation des deux lacs, on devra le franchir au moyen d'un chemin à ornières.

Outre le Portage, il y a deux autres routes pour atteindre le Lac Nameukan. L'une par le chenal des hautes eaux (*high water channel*), qui passe au côté Sud du lac et l'autre par le chenal principal, connu sous le nom de *Rivière Maligne*, et qui se trouve vers le milieu du lac, du côté Nord. Ces deux chenaux présentent des dispositions naturelles excessivement favorables pour régler la hauteur de l'eau quand on aura établi des écluses sur l'un ou sur l'autre.

Du Portage Nequaquon à Fort Francis la distance est de 56 milles, et la navigation ininterrompue si ce n'est par une chute de 8.55 pieds à la tête du Lac La Pluie ; à ce point on devra établir une écluse le plus tôt possible.

Au Fort Francis il y a un autre portage, mais c'est le dernier, et il n'a que dix chaînes de long.

Division du Lac des Bois.

Pour ce qui concerne cette section, je renverrai aussi à mon rapport de l'an dernier. La navigation n'est interrompue que par deux petits rapides qu'un vapeur de force moyenne

peut aisément remonter entre le Fort Francis et l'angle Nord-Ouest du Lac des Bois, ce qui forme un parcours de 120 milles.

Une écluse de 35 pieds seulement d'élévation ajouterait à cette section les eaux navigables des Lacs La Pluie et Nameukan, soit 56 milles de plus. Plus loin, avec un éclusage total de 151 pieds d'élévation on obtiendrait une navigation ininterrompue entre le Portage des Deux Rivières et l'angle Nord-Ouest, soit un parcours de 222 milles. Cela compléterait la moitié du parcours entre le Lac Supérieur et l'Etablissement de la Rivière Rouge.

Dans l'ouvrage que j'ai déjà cité, M. Russell suggère l'idée de compléter immédiatement la ligne navigable jusqu'à la tête du Lac des Esturgeons (Portage des Deux Rivières) et de la relier au Lac Supérieur par un chemin de fer qui aurait 122 milles de parcours. Toutefois, il ignorait alors qu'on pouvait si aisément rendre la navigation continue jusqu'à 40 milles du Lac Supérieur, comme l'ont démontré les explorations de l'été dernier. En outre, la différence du coût de construction entre un chemin de fer de 40 milles et un de 122 milles serait bien plus considérable que le coût des écluses nécessaires pour contrebalancer la différence du parcours.

Supposant établies : 1o. Une ligne navigable continue entre le Portage des Deux Rivières (à la tête du Lac des Esturgeons) et l'angle Nord-Ouest du Lac des Bois, 2o. Une écluse à la Passe du Sommet (*Summit Pass*), voici quelles seraient les distances respecpectives par terre et par eau :

	MILLES.	
	Par terre.	Par eau.
De la Baie du Tonnerre aux eaux navigables de la section du Sommet	40	
Terminus du chemin au Portage Français		70
Portage Français	2	
Lac Kaogassikok		15
Portage des Deux Rivières	2	
Du Portage des Deux Rivières à l'angle Nord-Ouest du Lac des Bois		222
De l'angle Nord-Ouest au Fort Garry	90	
	134	307
		134
Total		441

Il n'y aurait ainsi que deux transbordements entre le terminus du chemin de la Baie du Tonnerre et l'angle Nord-Ouest du Lac des Bois, sur un parcours de 311 milles, et entre ces deux transbordements il y aurait 15 milles d'un parcours navigable fourni par le Lac Kaogassikok.

Ces améliorations pourraient être exécutées très-rapidement, et il ne resterait que les Portages Français et des Deux Rivières où il faudra des constructions importantes, lesquelles demanderont un peu plus de temps.

Comme on le verra plus loin, pour rendre navigable, sans interruption, toute la distance entre l'angle Nord-Ouest du Lac des Bois et le chemin de la Baie du Tonnerre, il ne faudrait que 430 pieds d'éclusage sur un parcours de 311 milles, ou environ 1.35 pieds par mille. Or le canal Rideau, par exemple, a 457 pieds d'écluse sur un parcours de 126 milles, ou environ 3.63 pieds par mille, en sorte que, tenant compte du parcours, la section dont l s'agit ne demandera qu'un peu plus d'un tiers de l'éclusage du canal Rideau.

Section du Fort Garry.

Elle embrasse la région située entre l'angle Nord-Ouest du Lac des Bois et le Fort Garry. Les colons de la Rivière Rouge et les arpenteurs envoyés par le gouvernement ont fait bien des explorations dans cette section sans pouvoir trouver une route praticable à travers les savanes qui couvrent une grande portion de sa superficie. L'exploration touchait à son terme lorsqu'une rapide reconnaissance faite par le parti de la Rivière Rouge amena la découverte d'une ligne suivant laquelle on put traverser la région et, d'après le

rapport de M. Snow, on a fait, l'hiver dernier, des travaux considérables sur cette ligne. La somme indiquée dans l'évaluation de l'an dernier suffira amplement pour construire un chemin dans la partie boisée; mais un bon chemin au travers les prairies nécessitera un surcroît de dépenses lorsque la circulation sera devenue considérable.

Pour la construction d'un chemin dans la prairie, tout ce qu'on peut faire pour le moment, sans encourir trop de frais, consisterait à la drainer et jeter des fascines sur les fondrières. Pour la section boisée on fera bien de se conformer autant que possible au devis No. 1 ci-annexé.

Voici quel serait le montant nécessaire pour les travaux qu'on propose de construire:—

Section du Lac Supérieur.

Trente-six milles de grand chemin, à $1,800 par mille.	$64,800 00	
Sept milles, Fort William, à $1,000 par mille.....	7,000 00	
Nivellement de la côte, Lac Supérieur.....	2,000 00	
Quai à la Baie du Tonnerre.....	2,500 00	
Pont sur la Kaministaquia.....	4,500 00	
		$80,800 00

Région des Lacs.

Barrage à la première chute en aval du Lac Shebandowan.....	12,000 00	
Excavation au lac du Sommet (*Summit Pond*) pour amener son niveau à celui du Lac Kashaboiwe.....	3,000 00	
Chemin à ornières de l'arête de division.....	2,500 00	
Travaux du Lac des Milles Lacs et de là jusqu'au Portage Français.....	30,000 00	
Digue au Portage de l'Ile, d'après l'évaluation de l'an dernier.....	18,000 00	
Barrages à Nequaquon.....	4,000 00	
6½ milles de chemin et de chemin à ornières, sur les portages entre le Lac des Mille Lacs et le Lac La Pluie.....	10,400 00	
		79,900 00

Section de Fort Garry.

Vingt-cinq milles de la portion Est, à $1,600 par mille.	40,000 00	
Trente-cinq milles, section du milieu, à $1,000 par mille.....	35,000 00	
Trente-cinq milles, section Ouest, à travers des prairies basses, à $400 par mille.....	12,000 00	
		87,000 00
		$247,700 00

La somme requise pour les communications préliminaires serait donc ainsi de $247,200, ou, en chiffres ronds, $250,000.

A première vue, on trouvera que c'est une somme bien faible pour ouvrir des communications avec les Territoires du Nord-Ouest, vu qu'elle ne représente que le coût de huit à dix milles de chemin de fer.

Néanmoins, ces constructions préliminaires seront d'une nature permanente et formeront ultérieurement partie du réseau général de communications. Dans une région nouvelle, les améliorations doivent être faites graduellement et on ne saurait entreprendre, avec avantage, des travaux considérables tant que la région ne sera pas suffisamment colonisée pour permettre le transport facile des matériaux et provisions nécessaires dans le cours des travaux.

La région qui sépare le Lac Supérieur de l'Etablissement de la Rivière Rouge est encore sauvage et complétement inhabitée, si ce n'est par les naturels du pays. Elle ne produit, pour l'alimentation de l'homme, que du gibier, du poisson, des baies et du riz sauvage. Le canot d'écorce confectionné avec des fibres de racines est actuellement le seul moyen de locomotion.

Au cœur de cette région sauvage, il y a une suite de cours et nappes d'eau navigables qui faciliteront de beaucoup les travaux ; mais cette région navigable est séparée du Lac Supérieur, d'un côté, par une formidable barrière de montagnes et de rochers, et de l'Etablissement de la Rivière Rouge, d'un autre, par une région de fondrières et de savanes.

La première mesure à prendre est de rendre les eaux accessibles des deux côtés ; alors les communications seront en réalité ouvertes et l'on pourra employer à les compléter autant d'hommes qu'on voudra, suivant ce que les ressources du pays permettront.

COUT DÉFINITIF PROBABLE—COMMUNICATIONS PAR CHEMINS DE FER ET CANAUX ENTRE LE LAC SUPÉRIEUR ET LE FORT GARRY.

Pendant l'exécution des travaux préliminaires ci-dessus indiqués, on pourra faire des mesurages qui serviront de base à des évaluations détaillées, tant pour les chemins de fer aux deux extrémités de la ligne que pour les écluses qui devront servir à relier les diverses sections navigables. Jusque là tous les mesurages généraux ne peuvent être considérés que comme approximatifs, et le meilleur terme de comparaison à prendre est le coût de constructions analogues dans d'autres parties de l'Amérique du Nord.

En ce qui regarde les chemins de fer, il est aisé d'arriver à une évaluation approximative ; mais pour les canaux il faut grandement tenir compte de l'échelle de navigation qu'on adoptera. Des écluses de dimensions très-limitées pourront avoir les mêmes avantages qu'un chemin de fer, et un canal des dimensions du canal Rideau peut remplacer plusieurs chemins de fer pour le transport des marchandises.

Vu l'état primitif des Territoires du Nord-Ouest, il serait peut-être mieux de modérer les dépenses et d'adopter des écluses de bois auxquelles ont pourrait graduellement substituer des constructions solides en pierre. Voici ce que dit à ce sujet M. Stevenson, dans son remarquable ouvrage sur les canaux américains :

" Dans des régions nouvelles, comme en Amérique, un des grands avantages qu'offrent " les écluses de bois sur les canaux est qu'à mesure que des améliorations deviennent " nécessaires on peut facilement les réaliser sans avoir à détruire des constructions de " pierre solides et coûteuses. Quelques-unes des constructions sur le grand canal de l'Erié " sont en pierre, mais si elles eussent été en bois, le canal aurait depuis longtemps été " converti en canal à navires."

Il ajoute :

" Lorsqu'on commença à établir des canaux en Amérique, le commerce du pays était " fort restreint et ne justifiait pas des dépenses considérables dans ce genre de construc- " tions, le but principal étant d'ouvrir une communication aussi promptement et à aussi peu " de frais que possible, tout en assurant aux constructions une solidité et une durée conve- " nables."

Ces observations sont parfaitement applicables à l'état actuel des territoires du Nord-Ouest.

CANAL.

La ligne de navigation qu'on se propose d'ouvrir rentrerait dans la catégorie de celles qu'on désigne, aux Etats-Unis, sous le nom de *slack water navigation* (navigation suivant les cours d'eau naturels) Il n'y aurait qu'un faible parcours de canal proprement dit, vu que la tranchée ne représenterait pas un mille sur un parcours de 311 milles.

La carte ci-jointe, dressée à l'échelle de deux milles au pouce, et le plan en profil indiquent la position et l'altitude relatives des lacs qui se trouvent sur la ligne.

Pour les raisons déjà expliquées, le Lac Shebandowan serait adopté pour sommet et il est alimenté par une superficie suffisante pour assurer un ample approvisionnement d'eau.

Entre ce lac et le Lac des Milles Lacs il n'y aurait qu'une écluse de sept pieds d'élévation, et le second lac reçoit les eaux d'un bassin qui ne représente pas moins de sept cents milles carrés, en sorte que de ce point vers l'Ouest, y comprenant les Lacs Shebandowan et des Mille Lacs, avec les bassins qu'ils asséchent, il y aurait un approvisionnement d'eau plus que suffisant pour un canal de n'importe quelles dimensions et pour n'importe quel trafic.

Au moyen de digues et de vannes, au Lac des Milles Lacs, l'approvisionnement d'eau pourrait être facilement réglé le long de la ligne qu'on se propose de suivre jusqu'au Lac des Esturgeons qui reçoit du Sud les eaux d'une rivière considérable. Sur tout le parcours entre le Lac des Milles Lacs et le Lac La Pluie, les chenaux des rivières sont tous rocheux, et l'eau descend graduellement des niveaux les plus élevés aux niveaux les plus bas, en sorte qu'on a les plus grandes facilités naturelles pour établir la navigation *(slack water)* ou plutôt pour relier entr'elles les sections navigables. La première question à décider est de savoir si l'on emploiera des écluses de bois ou des écluses de pierre.

Dans l'un ou l'autre cas, les matériaux seront abondants. Le gneiss laurentien de la région, bien qu'un peu difficile à exploiter, suffirait pour la maçonnerie brute, et la pierre calcaire, qu'on devra employer dans les parties mieux finies, abonde à la Rivière La Pluie et au Lac des Bois. Le bois de construction, tel que le pin rouge, le pin blanc et l'épinette rouge, se trouvent en quantité illimitée le long de la ligne, et, à la Rivière La Pluie, on trouve de l'orme et une espèce de chêne.

Des écluses de bois coûteraient bien moins, au début, que des écluses de pierre, si petites qu'on pût faire celles-ci, et même en adoptant les écluses de bois la plus grande partie des constructions servant au canal seraient d'une nature permanente et pourraient être utilisées lorsqu'on voudra établir des écluses de pierre, par exemple, les barrages et les excavations.

Quant aux dimensions des écluses pour permettre le passage des plus gros navires, ces dimensions devraient être les suivantes : 130 pieds de long sur 30 pieds de large, avec cinq pieds d'eau sur les bues. Dans la région des lacs on pourrait employer des navires de fort tonnage, mais à la Rivière La Pluie les navires tirant plus de cinq pieds d'eau ne pourront passer.

Les dimensions des écluses du canal Rideau sont : cent trente-trois pieds de large avec cinq pieds d'eau sur les buses. La construction du canal Rideau a été fort coûteuse en raison des tranchées qui représentent une longueur de plus de seize milles et des énormes digues en pierre aux Chutes Jones, Hartwell, Long Island, etc. A part ces items et les frais d'expropriation, qui ont aussi augmenté de beaucoup les dépenses, le coût est représenté par $4,300 pour chaque pied d'élévation d'écluse. Les magnifiques écluses à l'entrée du canal Rideau, à Ottawa, au nombre de huit, qui rachètent une chute de quatre-vingt-deux pieds, ont coûté $4,296 par pied d'élévation.

Des constructions aussi coûteuses ne seraient pas nécessaires sur une ligne de navigation à l'intérieur que l'on n'utilisera, au début, que pour correspondre au trafic des chemins de fer aux deux extrémités.

En examinant les statistiques de quelques-uns des canaux les moins coûteux aux Etats-Unis, je trouve les chiffres suivants qui représentent le coût approximatif de chaque canal, par pied d'élévation des écluses, y compris les digues et toutes dépenses se rattachant à leur construction primitive.

New Hampshire et Merrimac	$1173
Delaware et Hudson	1827
Canal Morris, (New Jersey)	1930
Cincinnatti et Dayton	2485
Philadelphie et Reading	4098

Sur le canal Morris, l'élévation et la chute représentent 1557 pieds, dont 223 sont rachetés par des écluses et 1334 par des plans inclinés sur lesquels les vaisseaux sont transportés d'un niveau à l'autre au moyen de machines mues par des roues hydrauliques.

Sur le canal Erié, les constructions principales sont des excavations et des levées, et ce canal n'offre aucun terme de comparaison pour juger du coût des écluses sur une ligne comme celle dont il s'agit.

J'ai cité ces chiffres pour faire voir ce qu'ont coûté des canaux bien connus et de dimensions ordinaires. Des canaux pour les gros navires seraient naturellement beaucoup

plus coûteux et il est inutile de s'en préoccuper en étudiant la navigation intérieure à l'Ouest du Lac Supérieur.

Des écluses des dimensions que j'ai indiquées assureraient le passage de navires d'un tonnage suffisant aux besoins du pays pour une longue période à venir, et représenteraient plus que la capacité d'un seul chemin de fer au point de vue du transport du fret.

De l'extrémité Est du Lac Shebandowan jusqu'à l'angle Nord-Ouest du Lac des Bois on compte 311 milles, et la chute totale est d'environ 450 pieds, dont 430 devront être rachetés par des écluses, le reste par les courants à la Rivière La Pluie et ailleurs.

Supposant qu'on adopte les écluses de bois, $2,500 par pied d'élévation sera une évaluation amplement suffisante et devra couvrir les frais d'excavations, le radier, les caissons, les abords, digues, etc.

Le coût total des écluses serait donc de	$1,290,000
Les excavations, autres que celles comprises dans l'évaluation ci-dessus, n'excèderont pas 120,000 verges cubes, et, supposant qu'elles se fassent toutes dans le roc à $1.75 par verge cube, elles coûteront	210,000
Coût total	$1,500,000

Ou, calculant d'après la distance, environ $4,823.15 par mille, ou environ un sixième du coût des chemins de fer les moins dispendieux. (*)

Chemins de Fer.

Il y aura deux chemins de fer: l'un, d'environ 40 milles, entre le Lac Supérieur et le Lac Shebandowan, et l'autre, de 90 milles, entre l'angle Nord-Ouest du Lac des Bois et Fort Garry. Le premier traversera un terrain très-accidenté, à pentes difficiles, et le moins qu'il puisse coûter peut être porté au coût général des chemins de fer en ce pays, soit de $40,000 par mille, formant en toute probabilité un coût total de $1,600,000. Quant à la ligne entre le Lac des Bois et le Fort Garry, elle traverserait un terrain très-uni, et on en peut évaluer en toute sûreté le coût à $30,000 par mille, soit $2,700,000 pour la distance de quatre-vingt-dix milles. Les deux chemins de fer, à chaque extrémité de la navigation, entraîneraient ainsi une dépense de $4,300,000.

Coût Total.

40 milles de chemin de fer, depuis le Lac Supérieur jusqu'aux eaux navigables de l'intérieur	$1,600,000 00
311 milles de navigation continue, améliorée par des écluses et des barrages	1,500,000 00
90 milles de chemin de fer, depuis l'angle Nord-Ouest du Lac des Bois jusqu'à Fort Garry	2,700,000 00
Total	$5,800,000 00

Coût du transport.

En supposant qu'un projet de chemin de fer et de canal, comme celui indiqué, fût mis à exécution entre le Lac Supérieur et l'Etablissement de la Rivière Rouge, le transport du fret, en comptant d'après l'échelle McAlquire, qui est généralement adoptée, serait à peu près comme suit depuis Toronto jusqu'au Fort Garry.

94 milles de chemin de fer, de Toronto à Collingwood, à 12½ millièmes de piastre par tonneau par mille	$1.18
534 milles par les lacs, de Collingwood au Fort William, à 2 millièmes de piastre par tonneau par mille	1.07

(*) Ces chiffres ne sont inscrits ici que pour donner une idée générale de ce qu'il en coûtera pour établir une ligne continue de navigation entre le Lac Shebandowan et l'angle Nord-Ouest du Lac des Bois. Les mesurages qu'on prendra cet été fourniront les éléments d'une évaluation détaillée.

40 milles par chemin de fer, du Fort William aux eaux navigables de la section intérieure, à 17 millièmes de piastre par tonneau par mille	0.68
311 milles de navigation par les lacs et les rivières, depuis le Terminus du chemin de fer du Lac Supérieur jusqu'à l'angle Nord-Ouest du Lac des Bois, à 4 millièmes de piastre par tonneau par mille	1.25
90 milles de chemin de fer, de l'angle Nord-Ouest au Fort Garry, à 15 millièmes de piastre par tonneau par mille	1.35
1069 milles. Coût total	$5.35

La distance entre Toronto et Fort Garry, par voie de Détroit, Chicago et St. Paul, est de 1572 milles, et en supposant que la communication par chemin de fer soit complète, le coût par tonneau, en le portant à 12½ millièmes de piastre par mille, serait de $19.65. Rien ne peut démontrer plus clairement l'immense supériorité de la ligne canadienne au point de vue des avantages naturels.

RÉSERVE DE TERRES.

Partout où des travaux publics deviendront nécessaires, il sera nécessaire de réserver une certaine quantité de terres, non pas très-étendue, mais suffisante pour l'emplacement et les approches de ces travaux, comme, par exemple, dans toute localité où des écluses ou des barrages devront être construits.

Il serait aussi à propos de réserver un ample espace sur tous les points où des villages ou des villes seront probablement établis, afin d'empêcher que les terres passent entre les mains d'individus qui, dans ces circonstances, sont toujours prêts à les acheter pour en faire une spéculation.

Entre le Lac Supérieur et l'Etablissement de la Rivière Rouge, les localités qui me paraissent être le plus propres à devenir des emplacements de villages sont le Fort Francis, près la Rivière La Pluie, l'angle Nord-Ouest du Lac des Bois, et l'Etablissement de la Pointe des Chênes.

Le Fort Francis.

Ce lieu est situé à la décharge d'un lac spacieux, dans lequel débouchent plusieurs rivières considérables, après avoir arrosé un territoire qui produit du bois marchand en abondance.

Les chutes en face du Fort offrent un pouvoir d'eau illimité d'autant plus précieux qu'il n'en existe point d'autre en-deçà de 150 milles, dans la direction Ouest sur le cours de la rivière. De plus, le Fort Francis est placé au commencement d'une région de bonnes terres qui s'étend le long du cours sinueux de la Rivière La Pluie jusqu'au Lac des Bois, et qui, par sa position sur la grande route de l'Ouest, devra se coloniser rapidement. (*)

Il est probable aussi que cet endroit deviendra le centre d'un district minier. Des schistes de l'âge silurien, traversés par des filons de quartz, abondent au Lac La Pluie, et l'on dit y avoir déjà trouvé de l'or.

On a aussi trouvé de l'or au Lac Vermillion, qui est situé sur le territoire des Etats-Unis, mais qui décharge ses eaux dans le Lac La Pluie.

Avec un vaste district couvert de forêts de pins à l'Est, un territoire du meilleur sol possible à l'Ouest, et une région toute voisine probablement riche en minéraux, le Port Francis deviendra bientôt une localité importante. Conséquemment l'on doit y opérer des réserves de terres, non-seulement en vue des ouvrages publics qui seront nécessaires pour éviter les chutes, mais aussi pour l'emplacement d'une ville.

(*) Cest le pays dont Sir George Simpson a dit :—"Les bords de cette rivière ne sont pas moins favorables à l'agriculture que ses eaux sont commodes pour la navigation ; là elles ressemblent à certains égards à celles de la Tamise près de Richmond, etc.," il continue : "Est-ce trop que de chercher à voir avec l'œil du philanthrope, à travers le voile de l'avenir, cette noble rivière qui relie les plaines fertiles de deux lacs spacieux couverte de bateaux-à-vapeur et bordée de villes populeuses ?"

Angle Nord-Ouest du Lac des Bois.

Cet endroit n'a rien de très-attrayant, si ce n'est qu'étant situé au terminus de la ligne de navigation et au commencement des routes par terre, il devra être un point de repère, c'est pourquoi l'on devrait y tracer des lots disposés pour une ville, lots que l'on vendrait ou donnerait à condition que les soumissionnaires y bâtiraient des résidences permanentes.

Etablissement de la Pointe aux Chênes.

Il semblerait que les colons se groupent parfois comme par instinct sur des points destinés à devenir importants, mais dont ils ne se forment d'abord nulle idée; c'est le cas pour l'établissement de la Pointe aux Chênes. Les premiers occupants ne pourraient pas songer qu'une route partant des stériles marécages situés entre eux et le Lac des Bois, viendrait un jour déboucher chez eux. Quelques explorateurs, attachés à l'expédition de la Rivière-Rouge, suivant la ligne des meilleurs terrrains à partir de l'angle Nord-Ouest du Lac des Bois, arrivèrent à cet établissement, et comme la route qu'ils ont tracée deviendra un grand chemin public, tout indique de l'importance future de cet endroit. Quarante familles y sont déjà établies et y ont bâti une église.

La terre y est d'une fertilité qui ne peut-être surpassée, et cette localité se trouvant à la limite de la forêt et de la prairie, elle participe du double avantage des pays forestiers et des pays déboisés. D'un côté, du bois de chauffage, pour bâtir et pour clôturer; de l'autre, des prairies qui fournissent le foin et des paturages et ne sont bornées que par le lointain horizon. Un plan de ville devrait être tracé, et pas un seul lot ne devrait être accordé à d'autres qu'à des colons qui s'établissent définitivement.

Fort Garry.

Situé, comme il l'est, sur des eaux navigables qui arrosent la moitié d'un continent, et environné dans toutes les directions des terres les plus fertiles, le Fort Garry doit devenir une localité très-importante. C'est un point où convergeront la navigation, les chemins de fer et les lignes télégraphiques. A des centaines de milles au sud, la vallée dans laquelle il est placé s'unit, d'une manière imperceptible, à celle du Mississipi, offrant des voies de communication aisées. Du côté opposé, il y a de vastes étendues d'eaux navigables qui donnent accès à la rivière McKenzie, et à la région du Nord qui produit les fourrures. A l'Ouest, la grande rivière Saskatchewan fournit une route vers les Montagnes Rocheuses et les mines d'or de la Colombie Anglaise situées en arrière, et à l'Est il y a la route projetée avec le Canada qui amènera encore son courant de trafic et d'immigration aux prairies de l'Ouest.

Près de soixante ans se sont écoulés depuis que Lord Selkirk établit sa petite colonie de montagnards écossais au Fort Garry, et dès lors il sut juger des avantages de la situation du lieu où il plaçait ses compatriotes et l'avenir qui était réservé à leurs descendants, lesquels sont aujourd'ui au nombre des seigneurs du sol et qui continueront à voir leur fortune s'augmenter avec la prospérité de la contrée.

Les terres du Fort Garry appartiennent à des particuliers, de sorte que l'on ne pourrait y faire de réserves; mais, comme en règle générale, des plans de ville devraient être tracés et des terrains réservés partout où il est probable que s'élèveront des villages, les lots, dans ces cas, devraient être *vendus, ou accordés gratuitement, aux seuls colons qui s'établissent.*

LES SAUVAGES LE LONG DE LA ROUTE.

Dans mon rapport de l'année dernière, imprimé par ordre de la Chambre des Communes, j'ai dit que les Sauvages qui habitent les environs de la Rivière La Pluie et du Lac des Bois sont les seules tribus avec lesquelles l'on se trouvera en contact en ouvrant des communications entre le Lac Supérieur et l'Etablissement de la Rivière Rouge.

Ces Sauvages occupent une position particulière et en quelque sorte exceptionnelle. Ils forment une population à part et vivent essentiellement dans les bois, quoiqu'ils aillent à la chasse ou à la guerre dans les prairies. Ils appartiennent à la même tribu que ceux de

la Rivière Rouge, parlent la même langue et les regardent comme leurs parents ; mais ils se voient rarement et n'ont que peu de relations ensemble.

Bien qu'à une certaine époque la principale voie du trafic ait passé sur leur territoire, ils n'ont eu que peu de relations avec les blancs depuis un demi siècle. Les missionnaires n'ont point fait impression sur eux, et à beaucoup d'égards ils se montrent moins sensibles à l'influence de la civilisation que les Sauvages le sont ordinairement. De fait, ils se montrent orgueilleux de maintenir leur caractère distinctif de Sauvages, sont profondément imbus des traditions d'un passé qu'ils considèrent honorable et ils dédaigneraient ceux d'entre eux qui se feraient chrétiens.

Ils ont une sorte de gouvernement, se regardent comme des *braves* et envoient des partis de guerriers contre les Sioux des prairies. La frontière américaine traverse leur territoire, et ils vivent ainsi sur le sol des Etats-Unis et sur des possessions anglaises. Toutefois, ceux qui ont des demeures fixes résident presque tous du côté de ces dernières ; ceux des Etats-Unis se montrent en nombre considérable durant l'été seulement, pendant la saison de la pêche. Le pays, de chaque côté est à l'état de nature primitive, sauvage et inhabité.

Ces Sauvages sont suffisamment organisés en corps nombreux et guerriers pour être dangereux une fois disposés à se rendre hostiles ; et placés comme ils le sont à l'entrée des territoires du Nord-Ouest, il est de la plus haute importance de cultiver des relations amicales avec eux.

L'un des premiers pas à faire, serait d'en arriver à une entente distincte au sujet du droit de passage et d'insérer cette stipulation dans un traité. Ce traité, s'il n'embrasse d'autre point que le droit de passage, ce à quoi il devrait se borner, sans avoir aucunement trait aux terres à coloniser, ou autres questions qui pourront être réglées ensuite, ce traité n'entraînera d'autre déboursé que quelques présents de couvertures et de tels objets qui servent dans ces circonstances, et qu'un officier autorisé saura distribuer judicieusement avec l'aide des agents de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

Lors de l'ouverture des communications, l'an dernier, les chefs des tribus envoyèrent un d'entre eux, accompagné d'une escorte, au Fort William, pour s'assurer de ce qui avait été fait et savoir quelles sont les intentions du gouvernement en ouvrant ces communications. On ne pouvait pas à cette époque leur donner information à ce sujet, mais le fait que les tribus ont envoyé un tel messager, et dans un pareil but, montre le profond intérêt qu'elles prennent au mouvement actuel. Les Sauvages seront sur l'éveil dès qu'un projet de grande route sera préparé, sans leur participation, pour traverser un territoire dont ils se croient les seuls seigneurs et maîtres, et sur lequel ils ont indubitablement des titres, si une longue occupation constitue un droit.

Comme je l'ai dit dans mon rapport de l'année dernière, les partis de travailleurs doivent, autant que possible, être tenus séparés des Sauvages, et l'officier qui les dirigent doivent toujours s'assurer qu'on les traite avec les égards convenables. Ces Sauvages sont bien différents des tribus timides et soumises qui sont aujourd'hui les seuls représentants de la race indienne dans les établissements avancés du Canada, et le traitement que j'ai vu adopter quelque fois vis-à-vis de ces derniers ne serait pas de mise dans le Nord-Ouest.

N'ayant jamais été en contact avec une race supérieure à la leur, ils ne se croient inférieurs en rien ; mais, tout en témoignant cela par leur attitude, ils sont inoffensifs et obligeants.

On maintiendrait beaucoup plus facilement l'ordre et les relations amicales avec ces Sauvages en excluant complètement les liqueurs enivrantes. Sur le territoire des Etats-Unis, toute contravention à ce règlement est punissable de la prison d'Etat. Il est regrettable que nous n'ayons pas une loi aussi salutaire sur le territoire anglais.

Pour plus de détails avec ces Sauvages, voir mon rapport de l'année dernière, page 26.

MANIÈRE DE FAIRE PROGRESSER LES TRAVAUX.

Comme je l'ai expliqué dans mon rapport de l'année dernière, les travaux préliminaires proposés seraient mieux exécutés par de bons ouvriers et des conducteurs compétents que si on les faisait faire à contrat.

On devrait mettre à l'ouvrage immédiatement autant d'hommes que l'on peut en employer avec avantage à chaque extrémité de la route, afin de rendre les eaux navigables des sections intérieures accessibles aussitôt que possible.

On peut faire venir aisément du Canada les ouvriers et le matériel nécessaires à l'ouverture de la route du Lac Supérieur.

Pour la partie de la route entre l'angle Nord-Ouest du Lac des Bois et le Fort Garry l'on peut obtenir sans difficulté des ouvriers à l'Etablissement de la Rivière Rouge, mais la disette qui sévit maintenant en cet endroit et qui continuera jusqu'à la moisson de l'année prochaine, rendra nécessaire, dès le commencement de la saison, l'achat de provisions de bouche dans les établissements du Nord du Minnesota.

Pour ce qui est de la Région des Lacs, on peut préparer du bois pour les barrages et le descendre au courant de la rivière durant l'été, jusqu'aux différents endroits où il devra être utilisé, et les travaux d'excavation et de construction peuvent, dans plusieurs cas, commencer immédiatement et continuer pendant l'hiver, où les provisions de bouche sont expédiées à plus bas prix, au moyen des traîneaux, qu'en été par les canots.

Lorsque la route entre la Baie du Tonnerre et le Lac Shebandowan sera complétée, il sera facile de transporter des provisions jusqu'aux travaux de l'intérieur; c'est une des raisons pour laquelle cette route devrait être poussée aussi rapidement que possible. Les opérations dans des localités aussi éloignées que Nameukan et Nequaquon seraient dispendieuses et ne peuvent être entreprises tant que cette route ne sera pas terminée.

PROJET D'UN CHEMIN DE FER ABOUTISSANT AU LAC LA PLUIE.

Dans l'un de mes rapports préliminaires, imprimé peu après le début des explorations des territoires du Nord-Ouest, se trouve le passage suivant :—

" Lorsque l'état du pays justifiera cette dépense, on pourra construire, entre le Lac " Supérieur et le Lac La Pluie, un chemin de fer long de 195 milles, et un autre de 91½ " entre le Lac Plat et le Fort Garry ;--cela fait, et deux écluses étant établies au Fort Francis, " l'Etablissement de la Rivière Rouge se trouverait à moins de deux jours du Lac Supérieur, " etc." (*Journaux, A. L.*, 1860—*Territoire du Nord-Ouest.*)

Depuis que j'ai écrit le rapport qui renferme ce passage, les explorations se sont étendues considérablement et le résultat a démontré qu'un chemin de fer de quarante milles, entre la Baie du Tonnerre et les eaux navigables de la section intérieure, combiné avec le service des écluses recommandées, serait d'un grand avantage et beaucoup plus économique, tant pour la construction première que pour les frais de fonctionnement ensuite, qu'un chemin continue jusqu'au Lac La Pluie. Ce dernier, quoique placé sous une ligne à vol d'oiseau de cent soixante-dix milles seulement, parcourera à peu près deux cents milles à raison des courbes qu'il devra décrire, et il ne remplira pas certaines conditions très-importantes.

Il ne pourrait pas se prolonger plus tard jusqu'à l'Etablissement de la Rivière Rouge, sans passer sur le territoire des Etats-Unis, à cause du Lac des Bois qui étend ses eaux sur un espace de cent milles directement en travers de ce chemin, et il ne pourra point former partie de la route du Canada au Fort Garry, parce qu'il s'en trouve éloigné de plus de soixante milles à son point de départ au Lac Supérieur, et d'à peu près cent milles à son terminus au Lac La Pluie.

Ce ne serait qu'un " chemin de fer de portage " utile durant la saison de navigation, pour relier entre elles les routes d'eau navigable. Sous ce rapport, ce chemin serait, sans doute, très utile ; mais on peut atteindre le même but par la ligne plus courte de 40 milles que l'on suggère maintenant, combinée, comme elle le serait, avec le service d'écluses nécessaires pour offrir une navigation non-interrompue entre son terminus et l'angle Nord-Ouest du Lac des Bois.

L'idée d'établir une route non-interrompue aboutissant au Lac La Pluie, avait été indiquée, à titre de simple recommandation, dans un rapport préliminaire où étaient exposées les différentes routes pour atteindre l'Etablissement de la Rivière Rouge, et leurs désavantages comparés avec la route plus longue des Etats-Unis. On a, toutefois, attaché beaucoup d'importance à ce projet de chemin et il a été adopté par des personnes qui invoquent chaleu-

reusement l'ouverture de communications avec le territoire du Nord-Ouest, et j'espère que l'on s'apercevra que je n'argumente pas autant ici contre leurs vues que pour expliquer comment un projet que j'ai suggéré avant qu'une exploration eût été poussée un peu loin est maintenant susceptible d'être amélioré par l'extension de la section navigable et en adoptant un tracé de chemin de fer beaucoup plus court et moins dispendieux. Le principe est le même dans les deux cas,—construire un chemin de fer entre la Baie du Tonnerre et les eaux navigables de l'intérieur—avec cette différence que, d'après le projet proposé maintenant, la navigation s'étendra jusqu'à une petite distance du Lac Supérieur.

ARPENTAGES ET EXPLORATIONS SUBSÉQUENTES.

Entre la Baie Nipigon et le Fort Garry.

Comme je l'ai déjà dit, en projetant une ligne de chemin de fer depuis le Lac Supérieur jusqu'à l'Etablissement de la Rivière Rouge, la Baie Nipigon devrait en être le point de départ. Courant de là en ligne droite, autant que possible, ce chemin atteindra le Lac Seul—grande nappe d'eau tributaire du Winnipeg. De cet endroit l'on trouvera probablement un terain praticable dans une direction presque directe à l'extrémité nord du Lac des Bois. De ce dernier point au Fort Garry le pays est mieux connu, et l'on n'y rencontrera pas de grande difficulté, si ce n'est dans les environs du Portage au Rat, où un espace considérable est couvert de collines rocheuses et basses. Si le terrain situé entre le Lac Seul et l'extrémité Nord du Lac des Bois est reconnu peu praticable, il est probable que l'on pourra tracer une ligne en suivant la Rivière des Anglais—décharge du Lac Seul—jusqu'à la Winnipeg, traversant cette dernière au-dessus du confluent des deux rivières, et continuant dans sa vallée jusqu'aux Sept Portages, d'où une ligne pourra être continuée jusqu'à l'Etablissement de la Rivière Rouge, distance d'à peu près quarante milles, sur une contrée unie mais quelque peu marécageuse. En adoptant la vallée de la Rivière des Anglais l'on n'augmentera pas de beaucoup la longueur du trajet, et, d'après les rapports les plus croyables, l'on ouvrirait ainsi un bon territoire propre à la colonisation. A la ferme de la Compagnie de la Baie d'Hudson, au Lac Seul, il y a de belles récoltes, et comme la pierre à chaux existe dans le sous-sol d'une partie de cette contrée il est raisonnable de supposer que, là où elle domine, le sol doit être bon, comme cela est généralement le cas, et le terrain en même temps favorable à la construction de voies ferrées.

Les principales difficultés se trouveront sans doute, comme ailleurs, sur les tracés partant du Lac Supérieur et arrivant aux eaux du versant de l'ouest.

Une exploration de toute la route devrait être faite, et en cette occasion les niveaux des terrains le long des cours d'eau devraient être déterminés régulièrement, et l'élévation de la contrée adjacente mesurée, approximativement, au moyen du baromètre.

La région est coupée de rivières et de lacs, navigables en canots d'écorce, de sorte que l'on ne prendrait pas beaucoup de temps pour y faire une exploration préliminaire suffisante pour donner une idée du caractère de la région en général.

Cette exploration pourrait être combinée avec les opérations au Fort William, de manière qu'il ne serait pas nécessaire de former une organisation séparée dans ce but.

Entre la Baie du Tonnerre et le Lac la Pluie.

Il est nécessaire de mesurer le terrain avant d'estimer le coût des travaux qu'il faudra exécuter pour rendre la navigation continue entre le Lac Shebandowan et le Fort Francis, et en raison de l'importance qui doit maintenant s'attacher à la contrée qui borde cette route l'on devrait explorer sommairement tous les lacs et les cours d'eau tributaires, sur une distance considérable, des deux côtés. Sans augmenter de beaucoup les déboursés, ces explorations pourraient être faites conjointement avec les travaux des routes et des barrages projetés, déjà mentionnés.

OUVRAGE DE M. RUSSELL SUR LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

En terminant ce rapport, je sens que je dois, en vue d'informations publiques au sujet des territoires du Nord-Ouest, attirer l'attention sur le livre de A J. Russell, écuyer, de

cette ville, qui paraîtra prochainement à l'imprimerie de George E. Desbarats, écuyer, et dont j'ai eu l'avantage de consulter les premières feuilles imprimées. Le défaut de renseignements convenables touchant ces immenses régions, si variées sous le rapport des influences climatalogiques—et jusqu'à présent désignées si généralement sous le nom tant soit peu glacial de *Baie d'Hudson*, avec laquelle de vastes territoires sont ainsi classés sans qu'il y ait entre eux la moindre affinité—et l'absence complète de tout moyen d'acquérir ces renseignements, ont jusqu'ici empêché toute discussion pratique sur les résultats que l'on obtiendraient en développant les ressources de cette contrée. Les informations que le livre de M. Russell est à la veille de présenter au public sont donc de la plus grande importance, tirées, comme elles doivent l'être, de toutes les sources qu'une patiente investigation pouvait rendre profitables, le tout illustré de cartes indiquant le sol fertile ou stérile, le climat favorable qui invite des millions de colons à ouvrir le sol vierge, les régions hyperboréenes où le chasseur et le traficant de fourrures auront encore une contrée d'exploitation ouverte, de manière à ce que chacun puisse juger de l'avenir réservé à la Puissance qui offre présentement un si vaste champ à l'esprit d'entreprise et de progrès. L'ouvrage de M. Russell mérite une appréciation plus étendue que celle que je puis faire entrer dans le cadre de ce rapport.

LE GRAND NORD-OUEST.

Quoique cela semble un peu en dehors du but direct de ce rapport—borné proprement au sujet de l'ouverture des communications—autant que j'ai pu en juger jusqu'ici en visitant, par ordre du gouvernement, la grande région qui s'étend plus loin à l'ouest, et, pour laquelle ces premières voies ne seront que l'ouverture de portes d'entrée, je ne puis terminer sans féliciter le pays et les honorables délégués eux-mêmes sur le succès obtenu par la députation dans le réglement d'une question qui ouvre aux entreprises des Canadiens une région qui forme une partie considérable de continent Américain, et qui, par la variété et l'étendue de ses ressources naturelles, n'est probablement surpassée par aucun pays de même étendue sur la surface du globe.

Ceux qui croient que le territoire du Nord-Ouest, y compris les vallées de la Rivière Rouge et la Saskatchewan, était proprement une partie du Canada, considérant les influences formidables qui s'opposaient à l'établissement de nos droits, et l'étendue de cette contrée, penseront que la somme réclamée à cet égard est peu de chose ; et, lorsqu'en sus de tout ce que nous pouvions réclamer avec justice, nous acquérons un territoire immense, riche en produits de chasse, pêcheries et probablement en mines, sur lequel le droit de la compagnie de la Baie d'Hudson n'a pas même été contesté, abolissant par ce fait le dernier vestige d'un pouvoir qui, bien qu'exercé avec douceur, n'était pas conforme aux usages constitutionnels dans aucune partie de l'Amérique Britannique du Nord, le Canada a obtenu un résultat dont tout le pays et les délégués eux-mêmes peuvent se sentir fiers à juste titre.

Il n'y a qu'un point de l'arrangement dont quelques personnes semblent disposées à faire exception, c'est l'abandon à la compagnie d'une petite portion de terre dans le district connu sous le nom de Zône Fertile, et qui n'est pas la seule région fertile dans les vastes régions du Nord-Ouest. Je ne me sentirais pas justifiable de parler de cela, si d'après les rapports que j'ai personnellement avec les membres résidants de la compagnie, je ne crois pas que cet arrangement fonctionnera bien et aboutira à l'avantage de toutes les parties.

Nul ne contestera la sagesse et l'habilité dont avec laquelle la compagnie de la Baie d'Hudson a conduit ses affaires, et si par le passé elle a cherché à empêcher la colonisation, comme contraire à ses intérêts, n'est-il pas juste de penser que la même habilité sera mise maintenant au service de la colonisation, parce qu'elle aura avec le Canada d'autres rapports qui l'intéresseront à agir de concert avec lui, et parce que ses terres situées dans la Zône Fertile augmenteront par là de valeur ?

Considérant cela comme le résultat naturel de l'arrangement fait, je puis parler des associés et employés résidants de la compagnie comme possédant le pouvoir de rendre les plus importants services, soit en aidant la colonisation, soit par leur contrôle sur l'élément sauvage. Ils sont attachés au sol ; ils connaissent tous les points de la contrée, et sous le régime nouveau ils sentiront que leurs intérêts sont identifiés à ses progrès. De plus, l'influence des associés en Angleterre—plusieurs étant par leur position en état de rendre des services de la plus grande importance—en dirigeant l'émigration vers les prairies de l'Ouest,

sera probablement de plus de valeur que tout autre effort qui pourrait être fait dans ce sens.

Pour conclure, il y a une belle et fertile terre, aux vastes proportions, qui invite le cultivateur à s'emparer de son sol vierge. Si, de notre côté, nous invitons et intéressons toutes les influences du Canada, y comprise celle de la Compagnie de la Baie d'Hudson, à s'unir pour la développer et y diriger l'émigration, le jour n'est pas loin où une population active, qui comptera par millions, trouvera là la prospérité et l'abondance, et ce serait un complément désirable des travaux qui s'accomplissent maintenant si, avant plusieurs années,—ce qui est très-possible,—les délégués de l'hiver dernier, Sir George E. Cartier, baronnet, et l'honorable William McDougall, C. B., pourraient à l'aide des meilleurs moyens de transport moderne, visiter la Zône Fertile, et voir ces vastes rivières navigables, sortant du voisinage de grands dépôts de charbons pour courir l'espace de plusieurs centaines de milles à travers les grasses prairies d'une fertilité insurpassable, ou passant de la Zône Fertile à une autre Zone aussi vaste,—située plus au Nord, mais en même temps aussi plus à l'Ouest, et sous une température plus basse—où une autre rivière navigable, la grande Unjiga, qui prend sa source dans les plaines de la Colombie Britannique, coupe les Montagnes Rocheuses et dans sa course de mille milles se dirige vers l'est à travers les forêts et les prairies, sur dix degrés de longitude. C'est la région qui avait tant impressionné Sir Alexandre McKenzie, le premier homme civilisé qui l'ait visitée.

De bonne heure au mois de mai, il a vu cette contrée couverte d'une exubérance de verdure, ses belles collines en ondulations et ses vallées couvertes, aussi loin que l'œil pouvait atteindre, de vastes troupeaux de buffles et d'élans.

Il parle de ses doux et beaux paysages, de ses arbres en pleine floraison, et vraiment, à en juger par ce qu'il écrit autant que par les récits d'autres voyageurs, il semblerait que cette contrée éloignée de l'Unjiga, avec ses contours sinueux, ses bouquets d'arbres et de verdure, ses troupeaux sauvages, égale ou surpasse même sur plusieurs points toutes les plantations dont le génie de l'homme civilisé entoure les habitations modernes.

Respectueusement soumis,

S. J DAWSON.

RÉPONSE

A une adresse de la Chambre des Communes, en date du 3 Mai 1869; demandant copies des explorations et rapports faits par les ingénieurs ou autres employés du gouvernement au sujets de havres de refuge ou autres havres sur la côte est du lac Huron, et copie des instructions de ces ingénieurs ou employés; aussi, copie de toute correspondance entre le gouvernement de la Puissance et celui d'Ontario au sujet de ces havres.

Par Ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat.

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,
Ottawa, 19 Mai 1869.

RÉPONSE

A une Adresse de la Chambre des Communes, en date du 14 Juin 1869; demandant copie de tous rapports, plans, arpentages et autres documents transmis au Département des Travaux Publics, durant les dix mois qui viennent de s'écouler, et relatifs à la construction d'un havre de refuge sur la rive nord du lac Erié, entre Port Colborne et la Pointe Pelée.

Par Ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat.

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,
Ottawa, 19 Juin 1869.

[*Conformément à la recommandation du comité-conjoint des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

A une Adresse de la Chambre des Communes, datée le 26 Avril 1869; demandant un état indiquant le montant de la dette des provinces d'Ontario et Québec le 1er juillet 1867, et spécifiant en détail les services pour lesquels cette dette a été encourue. Aussi, un état indiquant la dette de la Nouvelle-Ecosse le 1er juillet 1867, et un état semblable indiquant celle du Nouveau-Brunswick le 1er juillet 1867. Aussi, un état indiquant tous les paiements faits par la Puissance à Ontario, à Québec, à la Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 1er avril 1869, spécifiant en détail les services ou les raisons pour lesquelles ces paiements ont été faits. Aussi, un état indiquant le montant en détail de la dette de la Puissance le 1er avril 1869. spécifiant les services pour lesquels tels dette ou passif ont été encourus.

Par Ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat.

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,
Ottawa, 21 Mai 1869.

RÉPONSE

A une Adresse de la Chambre des Communes, en date du 7 Juin 1869; demandant un état détaillé de tous les paiements qui ont été faits à compte de la dette publique de la Nouvelle-Ecosse depuis le 1er juillet 1867, non compris dans les réponses déjà publiées et signées par MM. Tims et Annand.

Par Ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d Etat.

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,
Ottawa, 11 Juin 1869.

[*Conformément à la recommandation du comité-conjoint des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

REPONSE

A une Adresse de la Chambre des Communes, datée le 10 Mai 1869; demandant copie de toute correspondance, de tous ordres en conseil et autres papiers échangés entre le gouvernement et William Brewster ou toute autre personne au sujet de la réclamation de William Brewster pour dommages, etc., pour ouvrage fait sur le canal de Lachine.

Par Ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat.

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,
Ottawa, 21 Mai 1869.

[*Conformément à la recommandation du comité-conjoint des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

REPONSE

A un ordre de la Chambre des Communes, en date du 26 mai 1869, demandant copie des comptes des deux provinces d'Ontario et de Québec avec la Puissance du Canada, pour les six mois compris entre le 1er juillet et le 31 décembre 1868.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat.

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,
Ottawa, 10 Juin 1869.

COMPTE COURANT à compte de la subvention de la Province d'Ontario, du 1er Juillet au 31 Décembre 1868.

				$ cts.
1868.				
Juillet	18...	Payé à l'hon. E. B. Wood, Trésorier de la Province d'Ontario.....		300,000 00
Septembre	28...	do do do		500,000 00
Octobre	1er	do do do		303,750 00
Novembre	13...	do do do		40,000 00
Décembre	21...	do do do		100,000 00
			$	1,243,750 00
		PAIEMENTS DIVERS.	$ cts.	
1868.				
Août	6...	Payé à J. M. Hamilton, procureur du district d'Algoma, montant du rendement du fonds d'honoraires pour le semestre finissant au 30 juin 1868.....	15 87	
Septembre	4...	Payé à W. Hutchison, salaires et frais de route pour août, pour visiter le palais de justice et la prison d'Algoma.	85 15	
Septembre	21...	Payé à la banque de Montréal, pour P. McEachern, surintendant du palais de justice et de la prison d'Algoma, pour salaire et déboursés, du 1er juin au 31 août dernier.....	156 50	
Octobre	7...	Payé à T. J. O'Neill, inspecteur de prison, pour frais de route, etc., jusqu'au 30 juin 1868.....	75 96	
Octobre	10...	Payé à John Damp, entrepreneur, à compte de l'estimation finale, palais de justice et prison d'Algoma.....	1,000 00	
Octobre	17...	Payé à la banque de Montréal, pour salaire de P. McEachern, surintendant du palais de justice et de la prison d'Algoma, pour septembre..	52 00	
Octobre	31...	Payé à Richard Carney, en liquidation de toute réclamation comme officier-rapporteur, district électoral d'Algoma.	62 75	
Juillet	10...	Payé à Thos. H. Herrick, six mois de loyer du palais de justice temporaire au Sault Ste. Maire, Algoma, jusqu'au 30 juin 1868.....	200 00	
Juillet	10...	Payé à William Hutchison, pour frais de route à propos du palais de justice de la prison d'Algoma.....	100 00	
				1,748 23
		FONDS D'EMPRUNT MUNICIPAL CONSOLIDE.		
Novembre	20...	Payé à l'hon. E. B. Wood, trésorier d'Ontario, produit net du fonds d'emp. municipal, depuis la date de la confédération jusqu'au 21 oct. 1868...		134,693 65
				$1,380,191 88

JOHN LANGTON,
Auditeur.

BUREAU D'AUDITION,
Ottawa, 10 Juin 1869

COMPTE COURANT à compte de la subvention de la Province de Québec, du 1er Juillet au 31 Décembre 1868.

				$ cts.
1868.				
Août	1er	Payé à l'hon. Christopher Dunkin, trésorier de la Province de Québec.....		200,000 00
Octobre	14...	do do do		200,000 00
Décembre	12...	do do do		200,000 00
			$	600,000 00
		PAIEMENTS DIVERS.	$ cts.	
1868.				
Août	5...	Payé à T. Côté, pour Wm. Duval, d'Arthabaska, pour services comme avocat dans des poursuites contre des personnes vendant des boissons sans licence, en 1867-68.....	101 07	
Août	24...	Payé à Ph. Verreault, percepteur du revenu de l'intérieur de Montmagny, dû sur son compte pour le trimestre finissant le 31 mars 1868.....	10 85	
Octobre	10...	Payé à A. H. Verret, pour salaire comme agent du prêt aux incendiés de Québec, trimestre finissant au 30 septembre 1868.....	250 00	
				361 92
		COMPTES SPECIAUX, ENREGISTREMENT.		
Décembre	26...	Payé à l'hon. Christopher Dunkin, trésorier, en remboursement de sommes perçues sur les timbres d'enregistrement.....		4,251 74
		TIMBRES JUDICIAIRES.		
Décembre	26...	Payé à l'hon. Christopher Dunkin, trésorier, en remboursement de sommes perçues sur timbres judiciaires.....		1,071 12
			$	605,684 78

JOHN LANGTON,
Auditeur.

BUREAU D'AUDITION.
Ottawa, 10 Juin 1869.

RÉPONSE

A une adresse de la Chambre des Communes, en date du 22 avril 1869, demandant copie de toute correspondance échangée entre les gouvernements des provinces d'Ontario et Québec et celui de la Puissance, au sujet du règlement des comptes entre eux, et à l'égard des arbitres nommés par ces gouvernements respectivement ; aussi, un état indiquant les deniers payés à raison de cet arbitrage, et à qui, avec tous les documents qui s'y rattachent.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,

Secrétaire d'Etat.

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,
Ottawa, 13 mai 1869.

[TRADUCTION.]

BUREAU D'AUDITION,
OTTAWA, 12 Mai 1869.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre copie de toute la correspondance échangée entre les gouvernements des provinces d'Ontario et Québec et celui de la Puissance, au sujet du règlement des comptes entre eux, en réponse à une adresse de la Chambre des Communes.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

JOHN LANGTON,
Auditeur.

E. Parent, Ecr.,
Sous-Secrétaire d'Etat.

MÉMOIRE *pour l'Hon. M. Rose.*

Le soussigné soumet qu'Ontario a droit à un intérêt sur $188,878.19, depuis le 1er juillet jusqu'au 31 décembre 1867, tel qu'indiqué par l'état de compte suivant entre la Puissance et Ontario, établi jusqu'au 31 décembre 1867 :

6 mois de subvention et allocation fixe au 1er juillet 1867		$598,436.40
12 août 1867.—Reçu de la Puissance	40,000.00	
" " Paiements faits par la Puissance pour le compte d'Ontario, entre le 31 juillet et le 31 décembre 1867	530,765.73	
	$570,765.73	
Moins—Reçu par la Puissance pour Ontario	161,207.52	409,558.21
		$188,878.19

Quoi que l'on puisse dire des balances non retirées, il doit être évident et incontestable que, durant les six mois expirés le 21 décembre, la Puissance a eu entre ses mains la somme ci-dessus mentionnée, qu'Ontario, par déférence pour les besoins du gouvernement fédéral, s'est abstenue de retirer. L'on se propose de porter au débit de la Puissance un intérêt de 6% par année sur cette somme de $188,878.19, en abandonnant à la Puissance le profit des fortes balances mensuelles sur le résidu porté contre elle. Cet intérêt s'élèvera à $5,666.34. Je suis convaincu que rien moins que cela ne répondra aux justes espérances d'Ontario.

Au 1er janvier 1868, l'état de compte probable entre la Puissance et Ontario était comme suit :

Balance au 31 décembre 1867	$188,878.19
6 mois de subvention et allocation fixe	598,436.40
	$787,314.59
Moins—Paiement semestriel supposé sur l'excédant supposé de la dette au-delà de $62,500,000, ($242,178.00 par année)	121,089.00
Balance due à Ontario le 1er janvier 1868	$666,225.59
L'on projette de prendre un demi-million en consolidés de la Puissance, et de charger l'intérêt sur ce demi-million depuis le 1er janvier 1868, lequel demi-million étant déduit.	500,000.00
Il restera une balance de	$166,225.59

entre les mains du gouvernement fédéral, laquelle pourra être augmentée ou diminuée par le règlement de certains articles de compte entre les deux gouvernements, et certaines recettes et dépenses faites depuis ; mais elle ne sera pas beaucoup modifiée. L'on projette de donner à la Puissance l'avantage de garder cette balance jusqu'à ce que le gouvernement d'Ontario en ait besoin, ce qui n'aura probablement pas lieu avant le 1er juillet prochain.

Si le gouvernement fédéral accède aux termes de ce mémoire à l'égard de l'intérêt, le soussigné est autorisé à prendre immédiatement $500,000 en consolidés de la Puissance. Une prompte décision est requise, car il est du devoir du gouvernement d'Ontario de ne pas différer de placer ses fonds de manière à ce qu'ils puissent produire un rendement convenable.

L'on remarquera que le paiement de l'intérêt sur l'excédant de dette ne doit pas être fait *d'avance*, comme l'est le paiement de la subvention et de l'allocation fixe par la Puissance.

(Signé,) E. B. WOOD.

OTTAWA, 1er Avril 1868.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre mémoire d'hier, au sujet des balances payables par le gouvernement fédéral à la province d'Ontario, et dans lequel vous demandez qu'un intérêt soit payé sur une partie de ces balances, en ajoutant que vous vous proposez de placer $500,000 en consolidés de la Puissance.

Je désire vous soumettre quelques faits dont, je l'espère, vous et vos collègues admettrez l'importance relativement à cette question. Lorsque je suis entré en charge à la fin de novembre dernier, la nécessité de pourvoir au paiement des subventions le 1er janvier suivant, dans le cas où elles seraient réclamées, se présenta immédiatement à mon attention.

Dans le cours d'une conversation que j'eus avec vous en décembre dernier, j'exprimai l'espoir que vos demandes sur le trésor fédéral seraient, au début, aussi légères que vos propres besoins le permettraient. Je compris qu'à cette époque le gouvernement d'Ontario n'en était encore venu à aucune décision—comme de fait la chose était impossible—au sujet de l'emploi de ses fonds de surplus, et que vous désiriez les laisser en disponibilité ; et bien que vous fûtes assez bon que de dire que vous espériez que nous pourrions conclure un arrangement qui fût dans l'intérêt et l'avantage mutuels de la Puissance et des provinces, je ne me crus pas justifiable (surtout en face des discussions qui avaient eu lieu dans la législature provinciale) de m'abstenir de me mettre en mesure de payer la subvention

entière lorsque vous en auriez besoin. Vous reconnaîtrez de suite, j'en suis convaincu, la convenance qu'il y avait pour moi d'en agir ainsi. Ces fonds ont donc été, depuis lors, à la disposition de la province d'Ontario et pouvaient lui être remis à demande.

Jusqu'à ce que vous pussiez obtenir la législation nécessaire pour autoriser le gouvernement d'Ontario à employer cette subvention, vous et moi ne pouvions faire autrement que de regarder cet argent comme étant à votre disposition à première demande, et je ne me crus pas justifiable de réduire mes balances de banque, par mes remises en Angleterre ou autrement, jusqu'au point d'empêcher le paiement immédiat de cette subvention si elle était réclamée. Les circonstances étaient telles que vous ne pouviez, avant un certain temps, donner au gouvernement fédéral l'assurance que cet argent resterait entre ses mains pendant une période de temps déterminée, et nécessairement j'étais obligé à cause de cela de me tenir en mesure de vous payer à demande. Si le gouvernement fédéral n'eût pas payé d'intérêt ailleurs, j'admettrais volontiers la convenance qu'il y aurait pour lui de vous accorder un taux raisonnable d'intérêt ; mais je crois que vous admettrez également qu'ayant payé cet intérêt, nous ne serions guère justifiables de le payer deux fois. Vous savez qu'au bout d'un certain temps j'attirai officiellement votre attention sur ces circonstances, afin d'obtenir la communication formelle de la décision à laquelle vous en étiez arrivé. Il est tellement important, dans l'intérêt public, que les relations financières des deux gouvernements soient établies sur le pied le plus amical, que vous vous efforcerez avec moi, j'en suis convaincu, de régler la question d'intérêt durant l'époque de transition pendant laquelle ni le ministre des finances de la province, ni celui de la Puissance, ne pouvaient contrôler les évènements d'une manière équitable pour tous deux, et dont le public n'aurait pas raison de se plaindre.

Si vous eussiez pu prendre des consolidés de la Puissance lorsque d'autres ont souscrit, vous auriez eu droit à un intérêt depuis l'époque où vous auriez opéré votre paiement, et dans ce cas j'aurais pu réduire mes engagements ailleurs. Il est également évident que vous n'auriez pas pu recevoir ailleurs d'intérêt sur des balances non retirées et payables à demande.

A l'égard de toute balance sur la subvention du semestre précédent le 1er janvier 1868, je suis sûr qu'il a échappé à votre attention que, vu l'absence d'organisation du gouvernement local, toutes les opérations ont été conduites par les employés fédéraux dans les départements de la Puissance. De fait, toutes les recettes et dépenses quotidiennes pour le compte d'Ontario ont eu lieu ici, et il n'y avait guère personne à qui de forts paiements pussent être faits d'avance. L'argent devait être nécessairement sous le contrôle des autorités fédérales et déboursé par elles, et ce n'est que dernièrement que la balance présumée restant due au 1er janvier, pour la subvention du semestre précédent, a pu être constatée.

Il n'est peut-être pas hors de propos de mentionner que les employés fédéraux ont constamment fait différents ouvrages, et que le gouvernement fédéral a continué de débourser de l'argent pour les services des provinces, et que la tenue de ce compte indéterminé entraîne des frais considérables. Néanmoins, comme je désire vivement que ces questions soient réglées d'une manière équitable, je propose le règlement suivant :—

1° Que vos consolidés de la Puissance porteront intérêt depuis le 25 février dernier, époque où les premiers versements ont été faits.

2° Que vous décidiez maintenant quelle partie de la subvention de juillet vous prendrez en consolidés de la Puissance ; que vous ayez droit de les prendre au pair, et qu'ils porteront intérêt à partir du 1er juillet.

3° Qu'à l'égard de toute autre balance de cette subvention ou de celle du semestre actuel que vous laisserez entre les mains du gouvernement fédéral, pendant au moins trois mois, avec un mois d'avis pour la retirer, vous recevrez dorénavant un intérêt au taux de trois pour cent par année,—le gouvernement fédéral ayant la faculté de la payer en entier en tout temps, en vous donnant un mois d'avis.

Je demeure, etc.,

(Signé,) JOHN ROSE,
Ministre des Finances.

L'Hon. E. B. Wood,
Trésorier d'Ontario, Toronto.

BUREAU D'AUDITION,
Ottawa, 7 Mai 1868.

MON CHER MONSIEUR,—Je n'ai pas eu connaissance qu'aucun arrangement définitif ait encore eu lieu entre le Ministre des Finances et le trésorier d'Ontario au sujet du paiement ou du placement de la balance de la subvention due. Les conditions proposées et acceptées des deux parts, je crois, étaient :—

Que l'intérêt devait être payé sur toute balance entre le 1er janvier et le 1er mars, au taux de 3%, entre le 1er mars et le 1er mai, au taux de 4%, et après le 1er mai, au taux de 5%. La balance due au 1er mai ne doit pas être payée avant le 1er novembre ; mais après cette date, elle peut l'être en tout temps, pourvu qu'Ontario donne quatre mois d'avis. Le tout ou une partie peut en être payé par la Puissance en tout temps, sur un mois d'avis.

J'ai l'honneur d'être, etc.,
L'HON. E. B. WOOD. (Signé,) JOHN LANGTON.
Auditeur.

BUREAU DU PROCUREUR-GÉNÉRAL,
Toronto, 10 Juin 1868.

MONSIEUR,—Comme vous vous proposez de partir pour l'Angleterre cette semaine, ainsi que l'annoncent les journaux, je crois de mon devoir d'attirer votre attention spéciale sur le vif désir du gouvernement d'Ontario, qu'il ne soit pas perdu de temps à entrer dans l'examen préliminaire des questions pendantes entre ce gouvernement et celui de Québec et votre département, au sujet de la dette publique réelle de la Puissance. Il n'est pas nécessaire de vous rappeler que ce gouvernement s'était hâté de choisir un arbitre pour agir en son nom, et que les délais qui sont survenus depuis à l'égard de la question d'arbitrage ont eu l'effet de déranger sérieusement les projets conçus dans le but de favoriser les progrès matériels de la province.

En consultant les débats de notre dernière session locale, et les réponses que j'ai données dans notre législature, vous verrez que l'on comptait beaucoup (pour excuser les retards apportés dans plusieurs affaires importantes) sur un prompt résultat de l'arbitrage prescrit par l'acte impérial. J'espère donc que votre absence en Angleterre ne servira pas d'excuse à un nouvel ajournement de l'examen auquel se rattachent aussi profondément les intérêts de cette province et de celle de Québec.

Je transmets copie de cette lettre à l'honorable M. Dunkin, à Québec.

J'ai l'honneur d'être, etc.,
(Signé,) J. S. MACDONALD.

L'HON. JOHN ROSE,
Ministre des Finances, Montréal.

MONTRÉAL, 12 Juin 1868.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 10 du courant, attirant mon attention sur l'état de la dette des provinces d'Ontario et Québec, dans le but de faire commencer l'arbitrage entre la Puissance et les provinces.

Je dois vous dire, en réponse, que cette question a engagé l'attention du département des finances et du gouvernement depuis quelque temps, et qu'il a été fait autant de progrès que le permettaient les difficultés inhérentes aux circonstances mêmes.

Aucun délai quelconque n'a eu lieu ; mais vous devez savoir que des comptes considérables, tant sous le rapport du nombre que sous celui du montant, nous arrivent encore et qu'il faut les payer et les porter au débit des arrérages, ou au crédit des deux provinces de Québec et Ontario,—ce qui modifie d'autant le montant exact de la dette qui leur sera respectivement imputable.

Le bureau d'audition a été récemment occupé à examiner et ajuster ces comptes reçus jusqu'ici, et je suis heureux de pouvoir vous dire que j'espère que l'on arrivera bientôt à

constater le montant de la dette d'une manière assez approximative pour permettre de poursuivre l'arbitrage d'une manière pratique. Vous devez cependant comprendre, d'après la nature des comptes, qu'il est à peu près impossible, pour le moment, d'arriver à un règlement complet et définitif, et qu'il faudra nécessairement laisser quelques items en suspens.

Il a été pris des arrangements tels que mon absence nécessaire en Angleterre ne causera aucun retard dans la marche de l'affaire.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,) JOHN ROSE,
Ministre des Finances.

L'HON. J. S. MACDONALD,
Toronto.

DÉPARTEMENT DE LA TRÉSORERIE, ONTARIO,
Toronto, 12 Juin 1868.

MON CHER MONSIEUR,—Au sujet de votre lettre du 7 du mois dernier, je vois que vous avez correctement énoncé les conditions auxquelles le premier ministre de ce gouvernement et le ministre des finances avaient réglé l'intérêt à payer sur la somme de cinq cent mille piastres ($500,000), partie de la dette due par le gouvernement fédéral à celui d'Ontario.

Je dois maintenant vous informer que le montant sera requis pour les besoins de ce gouvernement le premier jour de novembre prochain, car il a été fait des arrangements pour le payer à cette date.

Vous voudrez bien accuser réception de cette lettre et me dire si elle sera regardée comme un avis suffisant de ma part pour le paiement, par le ministre des finances, de ce qui sera dû à l'égard de ce placement.

Je suis, etc.,

(Signé,) E. B. WOOD.

JOHN LANGTON, ECR.,
Auditeur.

BUREAU D'AUDITION,
Ottawa, 15 Juin 1868.

MONSIEUR,—A mon retour de Montréal, j'ai trouvé la vôtre du 12 courant qui m'attendait. Je prends note de votre avis que vous avez besoin de $500,000, à compte des arrérages de subvention, pour le premier jour de novembre. Nous serons prêts à payer cette somme quand vous le demanderez, ou toute partie de cette somme qui, après le règlement des comptes qui sera probablement terminé longtemps avant cette date, restera entre nos mains.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,) JOHN LANGTON,
Auditeur.

L'HON. E. B. WOOD,
Trésorier.

BUREAU D'AUDITON,
Ottawa, 19 Juin 1868.

MONSIEUR,—Je suis chargé de vous informer que le gouvernement sera prêt à soumettre aux arbitres, sous peu de jours, un état du passif et de l'actif qui devront être répartis par eux entre Ontario et Québec. Les arbitres devraient se réunir le plus tôt possible après le 1er juillet, et vous être prié de vous mettre en relations avec le gouver-

nement de Québec, et d'informer ce gouvernement de l'époque à laquelle la réunion aura lieu, afin que nous puissions notifier les arbitres de la part de la Puissance.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,) JOHN LANGTON,
Auditeur.

L'HON. E. B. WOOD,
Trésorier, Toronto.

N. B.—Une lettre semblable a été adressée au trésorier de Québec.

OTTAWA, 23 Juin 1868.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception ici d'un duplicata de votre lettre du 19 du courant, qui m'a été adressée à Québec, et de vous dire que je me suis empressé d'écrire au trésorier de la province d'Ontario afin de prendre les arrangements nécessaires pour faire réunir les arbitres le plus tôt possible.

Je n'ai pas besoin d'attendre sa réponse pour vous dire qu'en attendant il résulterait un grand avantage de la prompte communication (officielle ou non), à lui et à moi, de l'état que se propose de soumettre le gouvernement fédéral, parce que nous serions alors tous deux en état de commencer plus tôt nos discussions devant les arbitres, et que nous pourrions aussi, par des explications préliminaires et autrement, rétrécir le cadre de ces discussions et les abréger considérablement.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,) CHRISTOPHER DUNKIN,
Trésorier, P. Q.

JOHN LANGTON, ECR.,
Auditeur, Ottawa.

DÉPARTEMENT DE LA TRÉSORERIE, ONTARIO,
Toronto, 25 Juin 1868.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 19 du courant.

En réponse à cette lettre, je dois vous dire que le gouvernement d'Ontario est heureux d'apprendre qu'après un délai de près d'un an le gouvernement fédéral fait quelque progrès dans la préparation d'un " état du passif et de l'actif qui devront être répartis par les arbitres," en vertu de l'acte de confédération, entre Ontario et Québec.

Il semble au gouvernement d'Ontario que cet " état du passif et de l'actif" devrait être soumis aux gouvernements de Québec et d'Ontario, afin qu'ils puissent l'examiner, le discuter et l'établir définitivement avec le gouvernement fédéral, avant qu'il ne soit soumis aux arbitres en vertu de l'acte impérial. Je vous prie donc de vouloir bien fournir aux gouvernements d'Ontario et Québec, le plus tôt possible, " *un état du passif et de l'actif qui devront être répartis par les arbitres entre Ontario et Québec.*"

Je saisis cette occasion pour exprimer mon regret que cet état, si instamment demandé au gouvernement fédéral par ceux de Québec et d'Ontario, ait été si longtemps retardé.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,) E. B. WOOD.

JOHN LANGTON, ECR.,
Auditeur, Ottawa.

DEPARTEMENT DE LA TRÉSORERIE, ONTARIO,
TORONTO, 25 Juin 1868.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous prier de vouloir bien fournir à ce département un état comprenant toutes les recettes et dépenses du gouvernement fédéral pour le compte d'Ontario jusqu'au 30 juin courant, y compris les deniers reçus par le gouvernement fédéral pour le F. C. et le F. H., les timbres judiciaires, ainsi que les deniers reçus pour licenses de mariage, le fonds d'emprunt municipal du H.-C., et de toutes autres sources.

En établissant une balance probable dans un pareil état, je présume que vous portez au débit d'Ontario les paiements semestriels supposés sur l'excédant de dette supposé au-delà de $62,500,000 ($242,178 par année), payables le 1er de juillet, et que vous portez au crédit d'Ontario la subvention semestrielle et l'allocation fixe, de $598,436.40.

Il est important que je sois en possession de cet état avant le 1er juillet.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,) E. B. WOOD.

JOHN LANGTON, ECR.,
Auditeur, Ottawa.

BUREAU D'AUDITION,
Ottawa, 30 Juin 1868.

MONSIEUR,—Je regrette de n'être arrivé à votre hôtel que trop tard pour vous voir avant votre départ d'Ottawa. Je suis chargé de vous dire que dans le cas où vous pourriez vous dispenser de quelque partie de votre subvention payable le 1er juillet, nous vous donnerons 5 % d'intérêt sur ce que vous pourrez laisser, avec l'entente que vous nous le laisserez certainement pendant trois mois, et que vous ne le retirerez ensuite qu'en donnant un mois d'avis. L'on croit que la somme que vous seriez en état de laisser entre les mains est de $200,000 à $300,000.

J'ai l'honneur d'être, etc.,
JOHN LANGTON,
Auditeur.

L'Hon. E. B. WOOD,
Trésorier, Toronto.

DÉPARTEMENT DE LA TRÉSORERIE, ONTARIO,
TORONTO, 3 Juillet 1868.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 30 juin, et en réponse je dois vous dire que je crois que vous pouvez compter retenir entre vos mains au moins $300,000, ou toute somme plus forte qu'un règlement de comptes à faire plus tard, jusqu'au 1er juillet, démontrera être due à cette date par la Puissance à Ontario, aux conditions mentionnées dans votre lettre ; mais avant de vous donner une réponse décisive à ce sujet, je désire m'entendre avec le procureur-général, qui est maintenant à Cornwall.

Sur la subvention due le 1er juillet courant, vous voudrez bien transporter à mon crédit, à la Banque de Montréal, la somme de trois cent mille piastres ($300,000). C'est là tout ce dont j'aurai besoin jusqu'au 1er janvier prochain.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,) E. B. WOOD.

JOHN LANGTON, Ecr.,
Auditeur, Ottawa.

BUREAU D'AUDITION,
Ottawa, 7 Juillet 1868.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli, par l'ordre du Ministre de la Justice, copie d'un rapport que l'on se propose de soumettre à l'exécutif de la Puissance pour établir la base sur laquelle devra se faire l'arbitrage entre Ontario et Québec.

J'ai l'honneur d'être, etc.,
JOHN LANGTON,
Auditeur.

L'Hon. J. S. MACDONALD,
Procureur-Général, Toronto.

MÉMOIRE *sur les points douteux qui devront être réglés lorsque la dette nette de la ci-devant province du Canada sera établie.*

(1.) Lorsque des items figurent aux deux côtés de l'état des affaires, et qu'ils ne sont évidemment que des parties du même compte dans lequel la même partie est seule intéressée, la balance seulement doit être comptée comme actif ou passif, suivant le cas.

(2.) Sur les bons émis pour le palais de justice d'Aylmer, $19,674.97, et le total des $8,955 émis pour le palais de justice de Kamouraska, ne sont que garantis par la province du Canada, en ceci, que la taxe locale perçue sera appliquée, pour ce qu'elle produira, au paiement de l'intérêt et au remboursement du capital. Ces items, ainsi que les comptes correspondants qui figurent de l'autre côté, doivent être retranchés de l'état des affaires, la responsabilité de la perception de la taxe et de son application étant transférée à Québec, avec la condition que si à une époque quelconque le gouvernement de Québec ne perçoit pas cette taxe ou ne l'applique pas suivant la loi, et si la Puissance est appelée à répondre de la garantie de la province, toute somme ainsi payée par la Puissance sera déduite du prochain paiement de la subvention à Québec.

(3.) Des bons au montant de $188,000 ont été émis, en vertu d'une ordonnance du Bas-Canada, pour la commission des chemins à barrière de Montréal, lesquels étaient garantis, principal et intérêt, par la province, mais la commission a toujours ponctuellement payé l'intérêt aux porteurs de ces bons. Ces bons, ainsi que le compte correspondant qui figure de l'autre côté, doivent être retranchés de l'état des affaires, mais avec la condition que si, à une époque quelconque, la Puissance est appelée à faire quelque paiement en vertu de la garantie de la ci-devant province, une somme égale sera déduite du paiement des subventions d'Ontario et Québec, de telle manière et dans telles proportions que les arbitres pourront établir.

(4.) De semblables bons, au montant de $481,426.67, dont l'intérêt est régulièrement servi, ont été émis par les commissaires du havre de Montréal, et ils doivent être traités de la même manière, excepté que le havre de Montréal formant partie de la chaîne de navigation générale, Ontario et Québec devraient toutes deux être chargées de tout paiement fait en vertu de la garantie, suivant les proportions que détermineraient les arbitres.

(5.) Les placements faits pour les fonds de dépôt doivent être déduits du capital des fonds qui y sont placés, et les intérêts non payés qui ont été ajoutés aux fonds et portés au débit de la commission des chemins à barrière de Québec et de la cité d'Hamilton sur ces placements, doivent être également déduits des fonds de revenu correspondants, les placements eux-mêmes avec les coupons étant remis aux provinces intéressées dans ces fonds ; mais, comme Ontario et Québec ont un intérêt commun dans le fonds des écoles communes, les placements faits pour ce fonds et l'intérêt de ces placements doivent être remis à Ontario et Québec conjointement, et répartis par les arbitres.

Il faut remarquer que le " compte de placement des fonds de dépôt" n'est pas compris dans la quatrième cédule de l'actif appartenant à Ontario et Québec, non plus que le " compte d'intérêt de la cité d'Hamilton," bien que par son origine il soit strictement analogue à celui de la " commission des chemins à barrière de Québec," qui s'y trouve compris ; mais comme tous ces comptes doivent, en vertu de cette clause, être déduits des fonds de dépôt pour lesquels la Puissance est responsable, il n'est que juste qu'ils soient aussi transférés en sus des items indiqués dans la cédule.

(6.) Les dettes suivantes de la ci-devant province, dans lesquelles Ontario et Québec sont intéressées, seront payées en argent aux créanciers lorsqu'elles seront réclamées, savoir :

Palais de justice, Bas-Canada.
Conseil du district de Montréal.
Fonds des municipalités, Haut-Canada.
Fonds de revenu des écoles de grammaire, Haut-Canada.
Fonds d'améliorations, Haut-Canada.
Indemnité aux seigneurs (arrérages).
Indemnité aux townships do

(7.) Sur les dettes suivantes, la Puissance paiera 5 pour cent semi-annuellement, savoir :

Fonds des écoles communes.
Fonds des écoles de grammaire, Haut-Canada.
Fonds d'éducation supérieure, Bas-Canada, y compris le fonds des instituteurs invalides et le fonds de construction de l'école normale.
Fonds de construction, Haut-Canada.

(8.) Sur les dettes suivantes, la Puissance paiera 6 pour cent semi-annuellement jusqu'à plus ample législation.

Indemnité aux seigneurs, (le capital).
Indemnité aux townships do

(9.) Les fonds de dépôt suivant resteront entre les mains de la Puissance, qui paiera tous les frais légitimes et accordera 5 pour cent d'intérêt sur les balances, jusqu'à ce que toutes les charges qui, par la loi, peuvent être payables sur ces fonds, soient éteintes, après quoi le capital accumulé de ces fonds sera payé en argent aux fonds des municipalités, Haut-Canada et Bas-Canada, savoir :

Traitements non commués et pensions des veuves, Haut-Canada.
do do do Bas-Canada.

(10.) Le "Compte indéterminé des Terres de la Couronne" sera retranché du grand-livre de la Puissance, chaque province étant tenue de satisfaire à toute réclamation contre elle, soit en argent, soit en terres, et les arbitres décideront comment cette responsabilité sera répartie. Si Ontario ou Québec ne satisfait pas à une juste réclamation, soit en argent, soit en terres, la Puissance paiera le réclamant et portera ce paiement au débit de la province en défaut, sur le prochain paiement de la subvention.

(11.) Les fonds d'amortissement de l'emprunt impérial garanti et de l'emprunt consolidé canadien, seront déduits du passif brut, à leur valeur au pair.

(12.) Les dettes dues par les chemins de fer, en vertu de la 108e section de l'acte, sont la propriété de la Puissance, et comme elles sont des garanties de valeurs monétaires, elles devraient, en vertu de la 107e section, être déduites du passif brut, si leur valeur actuelle pouvait être constatée. Comme cela ne peut se faire avec quelque exactitude, la dette nette sera constatée à présent sans tenir compte de ces créances ; mais avec la condition que si, en une année quelconque à l'avenir, quelque chemin de fer payait une partie du capital dû, ou une partie des arrérages d'intérêt accumulé dans une année antérieure, une somme égale sera déduite du capital de la dette dont Ontario et Québec sont conjointement responsables ; et si, en une année quelconque, un chemin de fer paie l'intérêt courant sur une partie de sa dette, il sera déduit 5 pour cent sur une somme égale à celle sur laquelle le chemin de fer aura payé cet intérêt, sur le prochain règlement d'intérêt et de subvention avec Ontario et Québec,—les arbitres décidant dans quelles proportions cette réduction de capital ou d'intérêt sera divisée entre elles.

(13.) La dette de la banque du Haut-Canada sera traitée de la même manière que les dettes de chemins de fer.

(14.) Des effets portés dans le "Compte de placement du fonds consolidé," les suivants paient régulièrement leur intérêt et seront déduits de la dette brute à leur valeur au pair, savoir :

Havre de Montréal	$211,266.68
Commission des chemins à barrière de Montréal	67,200.00
Ville de Cobourg	44,798.24
Cité de Toronto	18,883.00
	$342,147.92

Les suivants sont des effets de chemins de fer et seront traités comme les autres dettes des chemins de fer, comme dans la section 12, savoir :

Bons du chemin de fer Grand Tronc	$243,406.33
Chemin de fer du Nord (*Northern*)	243,333.33
	$486,739.66

Les dettes suivantes sont douteuses et seront traitées de la même manière que les dettes des chemins de fer, savoir :

Coupons de la ville d'Hamilton	$22,248.89
Bons de la commission des chemins à barrière de Québec	20,000.00
Hypothèque du collége McGill	47,990.00
Hypothèque de lord Selkirk et Boulton	13,900.00
Do Boulton	9,828.00
Do Markland	5,882.25
Actions de la Banque du Haut-Canada	750.00
	$120,599.14

L'item restant, $48,180.00, représente une somme avancée à la Banque du Haut-Canada sur la garantie de £11,000 stg. de bons du Canada 5 pour cent. La Banque ne l'ayant pas remboursée dans le temps prescrit, ces bons sont devenus la propriété de la Puissance, et peuvent être déduits de la dette brute à leur valeur, au pair, de $53,533.33.

(15.) L'encaisse et les comptes de banque seront déduits de la dette brute à leur valeur au pair, excepté les items suivants :

Le *Compte de caisse indéterminé* sera déduit à la valeur qui lui sera assignée par le Bureau de la Trésorerie.

Le *Département des Terres de la Couronne* sera retranché de l'Etat des Affaires de la Puissance, et Ontario et Québec seront responsables des dettes et retireront les créances dues au ci-devant Département des Terres de la Couronne, sujet aux arrangements qui pourront être faits par les arbitres.

L'Etat des Affaires de la ci-devant province du Canada, au 30 juin 1867, tel que revisé et analysé d'après les règles précédentes, se trouvera comme suit :

Etat des Affaires de la Province du Canada, le 30 juin 1867.

Passif.	$ cts.	Actif.	$ cts.
Dette directe afférente à la Puissance	62,734,797 63	Travaux publics, y compris les vapeurs	27,721,799 53
Dette indirecte afférente à la Puissance	150,400 00	Créances diverses	26,529 20
Engagements divers (Fonds des Sauvages, etc)	1,822,997 62	Actif à transférer à Ontario et Québec	11,166,998 42
Comptes de banque	3,096,415 22	Actif de même nature, mais non énuméré dans la cédule, y compris la balance des terres de la couronne	146,760 52
Engagements envers O. et Q., payables en argent	464,294 24	Actif à déduire maintenant de la dette brute	3,745,488 79
Engagements sur lesquels il sera payé 5 p. c. d'intérêt	3,608,870 43	Actif à déduire à mesure qu'il sera réalisé	35,013,668 31
Engagements sur lesquels il sera payé 6 p. c. d'intérêt	3,869,810 02		
Engagements payables en argent lorsque toutes les charges seront éteintes	54,270 15		
Balance du fonds consolidé	2,019,389 46		
	$77,821,244 77		$77,821,244 77

Passif total	$75,801,855 31
Moins—Encaisse, effets, etc	3,745,488 79
Dette nette d'après l'Etat des Affaires au 30 juin 1867	$72,056,366 52

(16.) Lorsqu'un service a été accompli ou une dette encourue avant le 30 juin 1867, lequel, sur paiement, serait porté au débit du fonds consolidé ou de quelque compte ouvert dans le grand-livre dans lequel Ontario et Québec ne sont pas spécialement intéressées, si le paiement était fait après cette date, il sera porté contre l'ancienne province, que ce soit une simple dépense courante, ou qu'il laisse en arrière un actif ayant une valeur, comme

des approvisionnements ou des travaux publics. Et les recettes dues avant le 30 juin 1867, sous de semblables circonstances, seront portées au crédit de la ci-devant province.

(17.) Les balances des crédits inputables au fonds consolidé, qui n'étaient pas employées au 30 juin 1867, seront portées au crédit de la ci-devant province seulement dans les cas où il y a eu un octroi défini, dont une balance est restée dans la caisse de la province, et non pas lorsqu'elles étaient destinées seulement à couvrir des dépenses courantes qui pourraient être ou n'être pas faites. Les balances des crédits, au 30 juin, qui tombent sous cette définition sont les suivantes, et elles sont payables en argent, savoir :—

Octroi aux écoles communes, H.-C	$126,999.87
Do B.-C	36,583.46
Chemins de colonisation, H.-C	65,939.00
Do B.-C	5,692.11
Instruction agricole, H.-C	100.00
Do B.-C	27.00
Hospice de la Maternité de l'Université, Montréal	480.00
Hôpital de St. Hyacinthe	320.00
Malades indigents, Québec	8.15
Pensions	280.00
	$236,429.59

(18.) L'intérêt, la commission et les frais de la dette publique, dus au 1er juillet, seront portés au débit de la ci-devant province, et l'intérêt et les frais échéant après le 1er juillet seront portés au débit de la province et de la Puissance, suivant que la période durant laquelle ils se sont accrus a été avant ou après le 1er juillet.

La ci-devant province sera créditée de l'escompte auquel les effets de placement ont été achetés pour le fonds d'amortissement après le 30 juin, jusqu'à concurrence du chiffre auquel ces placements devraient être faits jusqu'à cette date; et l'escompte auquel ces effets auraient pu être achetés, si les £50,000 stg. remis après le 30 juin eussent été remis en argent au lieu de bons, sera porté au débit de la province.

(19.) La prime ou l'escompte auxquels la balance des effets de placement du fonds d'amortissement de l'emprunt impérial garanti sera vendue en septembre prochain, seront portés au crédit ou au débit de la province, suivant le cas.

(20.) Il sera porté au débit de la province une moitié des salaires des inspecteurs des prisons pour 1867-8, ainsi que telle proportion de leurs dépenses qu'ils pourront certifier avoir été encourues dans l'inspection des institutions placées sous le contrôle d'Ontario et Québec.

(21.) Tous les arrérages encore dus par des percepteurs et comptables publics, à l'égard de services qui sont maintenant sous le contrôle des gouvernements locaux, seront passés à Ontario et Québec conjointement, et répartis par les arbitres, et il n'en sera pas tenu compte dans le règlement à faire entre la Puissance et la ci-devant province. Tous les arrérages dus par des percepteurs et autres comptables, à l'égard de services restant sous le contrôte de la Puissance, seront gardés par la Puissance et portés au crédit de la ci-devant province à leur pleine valeur, si les comptables étaient encore au service de la Puissance le 1er juillet 1867 ; mais s'ils avaient cessé d'être dans le service à cette date, ces arrérages seront évalués par le Bureau de la Trésorerie, et portés au crédit de la ci-devant province à cette évaluation.

(22.) Toutes les pensions qui, au 1er juillet 1867, étaient payables à quelque personne en vertu de lois de la ci-devant province, et toutes les pensions non-garanties par la loi, mais qui avaient été payées annuellement à la suite du vote du budget, seront évaluées en les capitalisant suivant l'âge des pensionnaires, d'après les tables d'annuités du gouvernement anglais, à 5%, et ce capital sera ajouté au passif de la ci-devant province.

(23.) Les nouvelles pensions votées durant la dernière session en conséquence des accidents résultant des incursions féniennes, ayant été accordées à la suite d'une adresse de l'assemblée législative de la ci-devant province, seront également capitalisées et ajoutées à son passif.

(24.) Les gratifications et indemnités votées durant la dernière session en conséquence des incursions féniennes seront portées au débit de la province, et il sera fourni aux arbi-

tres un état des allocations temporaires votées pour la même cause; et ils établiront une somme définie qui devra être ajoutée au passif, pour couvrir toute continuation probable de ces allocations temporaires pendant les années à venir.

(25.) Les gratifications à d'anciens serviteurs payées par le Sénat, en vertu d'une résolution de la dernière session, seront portées au débit de la ci-devant province.

(26.) Les rentes annuelles des Sauvages payables en vertu des lois de la ci-devant province, et les nouvelles rentes annuelles des Sauvages du H.-C., qui ont jusqu'ici été votées annuellement, seront capitalisées à 5% et ajoutées au passif.

(27.) S'il a été passé un contrat avant le 1er juillet 1867, tout ouvrage ou autre service exécuté en vertu de ce contrat sera considéré comme étant à la charge de la ci-devant province; mais s'il n'y a pas eu de contrat, mais seulement des instructions qui, sans préjudice pour personne, auraient pu être contremandées,—que le service soit, depuis le 1er juillet, sous le contrôle du gouvernement général ou sous celui du gouvernement local,—l'ouvrage exécuté ou le service rendu, en vertu de ces instructions, depuis le 30 juin, ne sera pas regardé comme devant être à la charge de la ci-devant province.

(28.) Lorsqu'une recette ou un paiement, après le 30 juin, serait porté au crédit ou au débit d'un compte ouvert, dans le grand-livre, dans lequel Ontario ou Québec est spécialement intéressée, il est évident que la même règle doit s'appliquer, que le compte soit du côté du passif ou du côté de l'actif de l'état des affaires, ou que ce soit un paiement ou une recette qu'il faille régler. Tous les comptes de cette nature qui figurent à l'actif consistent principalement en deniers payables avant le 30 juin, et si quelque somme était reçue par la Puissance après le 30 juin, et s'il en était rendu compte comme modifiant le montant de la dette, il ne parait pas y avoir de limite au laps de temps durant lequel il faudrait ainsi s'en occuper. Mais tous ces comptes sont déclarés la propriété d'Ontario et Québec, et depuis le 30 juin tous les deniers doivent leur être payés. Pour ces raisons, il sera ouvert un compte distinct pour tous ces fonds, embrassant les transactions qui ont été portées dans les livres de la Puissance depuis le 30 juin, et le montant de la dette collective sera constatée d'après les comptes tels qu'ils étaient au 30 juin, et toutes les transactions subséquentes seront réglées argent comptant, après que les arbitres auront rendu leur décision. Il suit de cette règle que tous les crédits ouverts par la ci-devant province et imputables à ces comptes devront être payés par la province intéressée, ou bien, s'ils ont été payés par la Puissance, ils seront portés au débit de la province comme transaction au comptant.

(29.) L'item qui figure, dans l'état des affaires, sous le titre de "Fonds d'Enregistrement, B.-C.," est d'un caractère strictement analogue aux autres créances transférées à Ontario et Québec, puisque c'est une dette encourue par un fonds supporté au moyen d'une taxe locale. Il n'existait pas en 1866, sur les comptes de laquelle année la liste de l'actif transféré a été compilée, car il y aurait été sans doute compris. Il peut maintenant être transféré avec cet actif.

(30.) L'item intitulé: "Indemnité aux Inspecteurs du Revenu," est un très ancien compte sur lequel il n'a été retiré que $1.50 depuis cinq ans; il ressemble beaucoup aux autres comptes transférés, et il peut être transféré maintenant, bien qu'il ne figure pas sur la liste.

(31.) Les terres de chaque province leur ont été abandonnées à charge des dépôts (*trusts*) existants, et la Puissance est tenue de veiller à ce que les obligations créées par ces dépôts soient exécutées. Une somme très considérable—plus de $1,700,000—est encore due sur les ventes de terres des écoles communes situées dans Ontario, mais dans lesquelles Québec est conjointement intéressée, et la répartition de cette créance devra être laissée aux arbitres.

BUREAU D'AUDITION,
Ottawa, 27 Juillet 1868.

MONSIEUR,—Je suis chargé par le Ministre des Finances de vous notifier qu'à un mois de cette date nous serons prêts à vous payer la balance de la subvention de l'année 1867–8 restée dans les caisses de la Puissance, conformément à l'arrangement fait avec le Ministre des Finances, qui vous a été communiqué par ma lettre du 7 mai.

Je vous donne aussi avis que nous paierons la balance de la subvention échue au 1er juillet, qui a été laissée entre nos mains, à l'expiration des trois mois durant lesquels nous devons la garder.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,) JOHN LANGTON.
Auditeur.

L'Hon. E. B. Wood,
Trésorier, Toronto.

Bureau d'Audition,
27 Juillet 1869.

Monsieur,—Je vous ai écrit aujourd'hui, vous notifiant que nous serions prêts à vous payer la balance de votre subvention laissée entre nos mains. Il faut espérer qu'avant que le second paiement ne soit fait, le règlement de la dette sera assez avancé pour que la somme exacte qui vous sera due puisse être constatée, si même cela n'a pas lieu avant le premier paiement. Il y a aussi, à part la subvention sur laquelle la dette sera déduite, certains fonds de dépôt dont l'intérêt est payable à vous ou à votre ordre, savoir :—Le fonds des écoles de grammaire, et le fonds de bâtisse du Haut-Canada, lesquels représentaient, au 1er juillet 1867, d'après les principes posés dans le rapport fait pour le conseil, qui vous a été communiqué, $312,769.04 et $1,512,008.96 respectivement. Il est à supposer que le fonds des écoles de grammaire sera divisé d'après la population, comme les octrois votés pour l'instruction publique ont toujours été divisés, et dans ce cas la part afférente à Ontario représenterait un capital de $916,202, ou $2,740,980 en tout, sur lesquelles nous aurons à payer 5 pour cent d'intérêt semi-annuellement. Le premier semestre d'intérêt payable au 1er janvier devra, je suppose, être compté avec les autres sommes dont nous étions redevables à cette époque, et qui font partie de la somme que je vous ai notifié devoir vous payer dans un mois. Nous serons prêts à vous payer le second semestre d'intérêt quand vous voudrez.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,) JOHN LANGTON.
Auditeur.

L'Hon. E. B. Wood,
Trésorier, Ontario.

(*Personnelle.*)

Ottawa, 11 Septembre 1868.

Mon cher J. S. Macdonald,—J'espère que l'état de l'excédant de dette que les arbitres auront à répartir sera, sous quelques jours, assez avancé pour que je puisse vous le communiquer officiellement.

J'ai pensé que le meilleur moyen de procéder serait de vous en envoyer d'abord une copie non-officiellement, afin que votre gouvernement puisse l'examiner et indiquer les items que vous croiriez devoir être revisés.

Je me propose, lorsque cela aura été fait, de soumettre un état au conseil ici, et lorsqu'il aura été approuvé, de vous le communiquer formellement, ainsi qu'au gouvernement de Québec.

S'il se rencontre quelque point sur lequel nous ne puissions nous accorder, alors il sera tems pour Québec et Ontario d'exprimer formellement leur opinion.

Je pense qu'il vaudrait mieux élucider autant de points difficiles que possible sans formes officielles. Cependant, je serai heureux de me conformer à vos désirs et à vos opinions à ce sujet.

Si je ne reçois rien de vous qui m'en empêche, je vous enverrai dans une couple de jours, non-officiellement, une copie imprimée de cet état.

Je pense que vous trouverez qu'il n'y aura pas beaucoup à objecter au sujet de l'état de compte au 1er juillet 1867.

Nécessairement, les arrérages de recettes et déboursés depuis cette époque devront être régis par une règle qu'il faudra établir, et je pense que vous conviendrez aussi que ces règles sont basées sur des principes équitables.

Je me suis efforcé de faire tout cela sans égard à l'effet qu'il pourrait avoir sur l'une ou l'autre province, mais je serai très heureux de connaître votre opinion à ce sujet. Je crois que M. Dunkin a approuvé la ligne de conduite que je propose de suivre.

Veuillez bien me répondre un mot le plus tôt qu'il vous sera possible,

Et croyez-moi, etc.,

(Signé,) JOHN ROSE.

L'Hon. J. S. MACDONALD,
Toronto.

OTTAWA, 15 Sept. 1868.

MON CHER MACDONALD,—Je vous transmets sous ce pli, pour votre information particulière, un état indiquant les comptes à l'égard desquels les arbitres devront agir.

Vous verrez qu'il est nécessairement divisé en deux parties, la première comprenant l'état des affaires telles qu'elles existaient au 1er juillet 1867, et la seconde posant les principes d'après lesquels les arrérages des paiements et des recettes depuis cette époque seront réglés.

Je désire attirer spécialement votre attention sur les règles 1 et 13, qui ont trait aux transactions depuis le 1er juillet 1867.

Il n'est pas du tout facile de dire quelle était l'intention de l'acte d'Union relativement à ces deux points, ni même d'appliquer une règle qui sera parfaitement juste dans tous les cas, tant pour la Puissance que pour les deux provinces.

Je serai heureux de connaître les vues de votre gouvernement sur ces deux points en particulier.

Lorsque nous aurons réduit les questions en litige au moins de points possible par une discussion non-officielle, l'état, tel qu'il pourra être modifié, vous sera formellement communiqué, et alors toute objection formelle que vous croirez devoir faire sera prise en considération par le gouvernement fédéral.

Je ne vois rien qui puisse empêcher les arbitres de commencer bientôt leurs travaux.

Je vais à Montréal dans quelques jours, mais je serai prêt, ainsi que M. Langton, à vous rencontrer, vous ou M. Wood, en tout tems qu'il vous plaira d'indiquer.

Votre tout dévoué,

(Signé,) JOHN ROSE.

L'Hon. J. S. MACDONALD,
Toronto.

Principes d'après lesquels l'Etat des Affaires du 30 *juin* 1867 *sera revisé pour les préparatifs d'arbitrage entre Ontario et Québec.*

(1.) Lorsque des items figurent aux deux côtés de l'état des affaires, et qu'ils ne sont évidemment que des parties du même compte dans lequel la même partie est seule intéressée, la balance seulement doit être comptée comme actif ou passif, suivant le cas.

(2.) Sur les bons émis pour le palais de justice d'Aylmer, $19,674.97, et le total des $8,955 émis pour le palais de justice de Kamouraska, ne sont que garantis par la province du Canada, en ceci, que la taxe locale perçue sera appliquée, pour ce qu'elle produira, au paiement de l'intérêt et au remboursement du capital. Ces items, ainsi que les comptes correspondants qui figurent de l'autre côté, doivent être retranchés de l'état des affaires, la responsabilité de la perception de la taxe et de son application étant transférée à Québec, avec la condition que si à une époque quelconque le gouvernement de Québec ne perçoit pas cette taxe ou ne l'applique pas suivant la loi, et si la Puissance est appelée à répondre de la garantie de la province, toute somme ainsi payée par la Puissance sera déduite du prochain paiement de la subvention à Québec.

(3.) Des bons au montant de $188,000 ont été émis, en vertu d'une ordonnance du Bas-Canada, pour la commission des chemins à barrière de Montréal, lesquels étaient garantis, principal et intérêt, par la province, mais la commission a toujours ponctuellement payé l'intérêt aux porteurs de ces bons. Ces bons, ainsi que le compte correspondant qui figure de l'autre côté, doivent être retranchés de l'état des affaires, mais avec la condition

que si, à une époque quelconque, la Puissance est appelée à faire quelque paiement en vertu de la garantie de la ci-devant province, une somme égale sera déduite du paiement des subventions d'Ontario et Québec, de telle manière et dans telles proportions que les arbitres pourront établir.

(4.) De semblables bons, au montant de $481,426.67, dont l'intérêt est régulièrement servi, ont été émis par les commissaires du havre de Montréal, et ils doivent être traités de la même manière que les précédents.

(5.) Les placements faits pour les fonds de dépôt doivent être déduits du capital des fonds qui y sont placés, et les intérêts non payés qui ont été ajoutés aux fonds et portés au débit de la commission des chemins à barrière de Québec et de la cité d'Hamilton sur ces placements, doivent être également déduits des fonds de revenu correspondants, les placements eux-mêmes avec les coupons étant remis aux provinces intéressées dans ces fonds ; mais, comme Ontario et Québec ont un intérêt commun dans le fonds des écoles communes, les placements faits pour ce fonds et l'intérêt de ces placements doivent être remis à Ontario et Québec conjointement, et répartis par les arbitres.

(6.) Les dettes suivantes de la ci-devant province, dans lesquelles Ontario et Québec sont intéressées, seront payées en argent aux créanciers lorsqu'elles seront réclamées, savoir :

Palais de justice, Bas-Canada.
Conseil du district de Montréal.
Fonds des municipalités, Haut-Canada.
Fonds de revenu des écoles de grammaire, Haut-Canada.
Fonds d'améliorations, Haut-Canada.
Indemnité aux seigneurs (arrérages).
Indemnité aux townships do

(7.) Sur les dettes suivantes, la Puissance paiera 5 pour cent semi-annuellement, savoir :

Fonds des écoles communes.
Fonds des écoles de grammaire, Haut-Canada.
Fonds d'éducation supérieure, Bas-Canada, y compris le fonds des instituteurs invalides et le fonds de construction de l'école normale.
Fonds de contruction, Haut-Canada.

(8.) Sur les dettes suivantes, la Puissance paiera 6 pour cent semi-annuellement jusqu'à plus ample législation :

Indemnité aux seigneurs, (le capital).
Indemnité aux townships do

(9.) Les fonds de dépôts suivants resteront entre les mains de la Puissance, qui paiera tous les frais légitimes et accordera 5 pour cent d'intérêt sur les balances, jusqu'à ce que toutes les charges qui, par la loi, peuvent êtres payables sur les fonds, soient éteintes, après quoi le capital accumulé de ces fonds sera payé en argent aux fonds des municipalités, Haut-Canada et Bas-Canada, savoir :

Traitements non commués et pensions des veuves, Haut-Canada.
do do do Bas-Canada.

(10.) Le "Compte indéterminé des Terres de la Couronne," sera ratranché du grand-livre de la Puissance, chaque province étant tenue de satisfaire à toute réclamation contre elle, soit en argent, soit en terres, et les arbitres décideront comment cette responsabilité sera répartie. Si Ontario ou Québec ne satisfait pas une réclamation, soit en argent, soit en terre, la Puissance paiera le réclamant et portera ce paiement au débit de la province en défaut, sur le prochain paiement de la subvention.

(11.) Les fonds d'amortissement de l'emprunt impérial garanti et de l'emprunt consolidé canadien, seront déduits du passif brut, à leur valeur au pair.

(12.) Des effets portés dans le "Compte de placement du fonds consolidé," les suivants paient régulièrement leur intérêt et seront déduits de la dette brute à leur valeur au pair, savoir :

Havre de Montréal	$211,266.68
Commission des chemins à barrière de Montréal	67,200.00
Ville de Cobourg	44,798.24
Cité de Toronto	18,883.00
	$342,147.92

Les suivants sont des effets de chemins de fer et seront traités comme les autres dettes des chemins de fer, à l'égard desquelles la décision est réservée pour le moment, savoir

Bons du chemin de fer Grand Tronc	$243,406.33
Chemin de fer du Nord (*Northern*)	243,333.33
	$489,739.66

Les dettes suivantes sont douteuses et seront traitées de la même manière que la dette de la Banque du Haut-Canada, qui est réservée pour le moment, savoir ;

Coupons de la ville d'Hamilton	$22,248.89
Bons de la commission des chemins à barrière de Québec	20,000.00
Hypothèque du collége McGill	47,990,00
Hypothèque de lord Selkirk et Boulton	13,900.00
Do Boulton	9,828.00
Do Markland	5,882.25
Actions de la Banque du Haut-Canada	750.00
	$120,599.14

L'item restant, $58,180.00, représente une somme avancée à la Banque du Haut-Canada sur la garantie de £11,000 stg. de bons du Canada 5 pour cent. La Banque ne l'ayant pas remboursée dans le temps prescrit, ces bons sont devenus la propriété de la Puissance, et peuvent être déduits de la dette brute à leur valeur, au pair, de $53.533.33.

(13.) L'encaisse et les comptes de banque disponibles seront déduits de la dette brute à leur valeur au pair, excepté les items suivants :

Le *compte de caisse indéterminé*, composé de monnaie d'argent et autres valeurs dépréciées, sera déduit à la valeur qui lui sera assignée par le Bureau de la Trésorerie.

Le Département des Terres de la Couronne sera retranché de l'Etat des Affaires de la Puissance, et Ontario et Québec seront responsables des dettes et retireront les créances dues au ci-devant Département des Terres de la Couronne, sujet aux arrangements qui pourront être faits par les arbitres.

L'Etat des Affaires de la ci-devant province du Canada, au 30 juin 1867, tel que revisé et annalysé d'après les règles précédentes, se trouvera comme suit :

Etat des affaires de la ci-devant province du Canada, au 30 *juin* 1867, *tel que revisé et analysé d'après le rapport ci-joint* :—

PASSIF.

Dette directe			$62,734,797 63
Dette indirecte		$848,456 64	
Moins—Commission des chemins à barrière de Montréal	$188,000 00		
" Havre de Montréal	481,426 67		
" Palais de Justice, Aylmer et Kamouraska	28,629 97		
		698,056 64	
			150,400 00
Droits d'auteur		175,06	
Travaux publics, compte spécial		12,711 95	
Fonds des Sauvages		1,810,110 61	
			1,882,997 62

DETTES DIVERSES.

Palais de justice, B.-C		4,061 20	
Conseil du District de Montréal		3,912 05	
Fonds des municipalités, H.-C		302,553 66	
Fonds de revenu des écoles de gram., H.-C.	$36,167 65		
Moins—intérêt non-payé de la ville d'Hamilton, (en partie)	18,000 00		
		18,167 67	

Fonds d'améliorations, H.-C			5,180 04	
Indemnité aux seigneurs (arrérages)			72 25	
Indemnité des townships (arrérages d'intérêt)			130,347 39	
Dettes dans lesquelles Ontario et Québec sont intéressées, payables en argent				464,294 24
Fonds des écoles communes			1,733,224 47	
Moins les placements—				
chem. à bar. de Québec	$58,000 00			
Arrérages d'intérêt	29,580 00	87,580 00		
			1,645,644 47	
Fonds des écoles de gram., H.-C		362,769 04		
Moins les placements		50,000 00		
			312,769 04	
Fonds de Bâtisse, H.-C		$1,578,896 96		
Moins—compte de bons	$36,800 00			
" Placements	30,000 00			
" Intérêt non-payé (en partie) de la ville d'Hamilton.	10,800 00			
		77,600 00		
			1,501,208 96	
Fonds d'éducation supérieure, B.-C		377,251 53		
Fonds des instituteurs invalides		2,700 88		
Fonds de construc. de l'écol. Normale		61,761 84		
		44,714 25		
Moins—Fonds de revenu de l'éduc. sup.	$230,681 46			
" Placements	29,400 00			
" Arrérages d'int. (en partie) de la ville d'Hamilton.	3,600 00			
Education, oct. législatif.	28,494 73			
Do compte d'avan.	290 10			
		292,466 29		
			149,247 96	
Dettes dans lesquelles Ontario et Québec sont intéressées, sur lesquelles il sera payé 5% d'intérêt				3,608,870 43
Indemnité aux seigneurs (capital)			3,113,100 02	
Indemnité aux townships (capital)			756,710 00	
Dettes dans lesquelles Ontario et Québec sont intéressées, sur lesquelles il sera payé 6% d'intérêt				3,869,810 02
Pensions des veuves, H.-C			50,143 84	
do do B.-C			4,126 31	
Dettes qui seront gardées à présent et payées plus tard en argent				54,270 15
Comptes de banque			3,209,163 85	
Moins le compte indéterminé des Terres de la Couronne.			112,748 63	
				3,096,415 22
Fonds consolidé			7,232,730 60	
Ajoutez le compte indéterminé des Terres de la Couronne			112,748 63	
Différence de valeur au pair des bons du Canada reçus de la Banque du Haut-Canada			5,353 33	
			7,350,832 56	

Moins—Acte seigneurial de 1859.....	$5,193,820 78		
Compte indéterminé du fonds consolidé.	24,873 69		
Département des Terres de la Couronne.	253,089 76		
Compte d'avances au fonds de dépôts...	1,468 60		
		5,473,252 83	
			1,877,579 73
Passif total.....			$77,679,435 04
Moins le fonds consolidé.....			1,877,579 73
Dette brute.....			$75,801,855 31
Fonds d'amortissement.....		$1,888,555 58	
Placements du fonds consolidé..		395,681 25	
Comptes de banque.....		1,461,251 96	
			3,745,488 79
Dette nette.....			$72,056,366 52
Répartie par l'acte d'Union.....			62,500,000 00
Excédant de la dette au 30 juin 1867, à part les intérêts depuis cette date et la capitalisation des pensions et annuités des Sauvages.....			$ 9,556,366 52

ACTIF.

Fonds d'amortissement.....			$ 1,888,555 58
Travaux publics.....		$27,605,989 53	
Achat de remorqueurs à vapeur.....		115,810 00	
			27,721,799 53
Chemin de fer Grand Tronc.....		15,142,633 34	
Chemin de fer Grand Occidental.....	$2,810,500 00		
Moins—fonds d'amortissement.....	67,828 66		
		2,742,671 34	
Chemin de fer du Nord (*Northern*).....		2,311,666 67	
Capital des chemins de fer.....			20,196,971 35
Chemin de fer Grand Tronc.....		10,457,458 01	
Chemin de fer Grand Occidental.....	1,130,747 50		
Moins—compte courant.....	886 47		
		1,129,861 03	
Chemin de fer du Nord (*Northern*).....		1,433,760 23	
Chemins de fer, arrérages d'intérêt.....			13,021,079 27
Bons du Grand Tronc dans le compte de placement du fonds consolidé.....		243,406 33	
Do du chemin de fer du Nord, do do		243,333 33	
Compte spécial du Grand Tronc.....		7,302 18	
Do do du chemin de fer du nord (*Northern*)..		30,976 70	
Diverses créances de chemins de fer			525,018 54
Commission du havre de Montréal.....		12,950 00	
Do do		7,000 00	
Propriété de Cataracoui.....		6,579 20	
Actifs divers.....			26,559 22

Société d'hommes de loi, H.-C., compte de bons.....		16,000 00	
Do compte courant.....		140,015 61	
Palais de justice de Montréal, compte de bons.....		95,600 00	
Do do do compte courant.....		18,996 21	
Palais de justice d'Aylmer, compte de bons.....		2,000 00	
Do do do compte courant.....		1,239 70	
Palais de justice de Kamouraska, compte courant.....		201 27	
Sociétés d'agriculture, H.-C.....		4,000 00	
Prêt aux incendiés de Québec (arrérages).....		264,254 65	
Fonds de construction et de jury, B.-C.....		116,475 51	
Fonds des municipalités, B.-C.		484,244 33	
Fonds d'emprunt municipal, H.-C.....	$7,300,000 00		
Moins—fonds d'amortissement.....	429,548 63		
		6,870,451 37	
Fonds d'emprunt municipal, B.-C.....	2,428,140 00		
Moins—fonds d'amortissement.....	271,339 33		
		2,156,800 67	
Fonds d'emprunt munic., H.-C., intérêt.	3,517,018 32		
Moins—indemnité seigneuriale.....	3,304,249 55		
		212,768 77	
Fonds d'emprunt municipal, B.-C., intérêt.....		782,735 34	
Actif appartenant à Ontario et Québec.....			11,165,783 43
Indemnité aux inspecteurs du revenu, H.-C.....		2,426 41	
Service d'enregistrement, B.-C.....		2,524 38	
Actif non compris dans la cédule, mais de même nature que celui transféré à Québec et Ontario			4,950 79
Compte indéterminé d'Ontario et Québec.....			1,214 99
Banque du Haut-Canada.			1,150,000 01
Placements du fonds consolidé à traiter comme la Banque du H.-C.....			120,599 14
Do à déduire de la dette.....			395,687 25
Compte de banque.....		1,714,341 72	
Département des Terres de la Couronne.....		253,089 76	
			1,461,251 96
			$77,679,435 04

Principes d'après lesquels toutes les transactions depuis le 30 *juin* 1867 *seront portées dans l'Etat des Affaires de la ci-devant province :—*

(1.) Lorsqu'un service a été accompli ou une dette encourue avant le 30 juin 1867, lequel, sur paiement, serait porté au débit du fonds consolidé ou de quelque compte ouvert dans le grand-livre dans lequel Ontario et Québec ne sont pas spécialement intéressées, si le paiement était fait après cette date, il sera porté contre l'ancienne province, que ce soit une simple dépense courante, ou qu'il laisse en arrière un actif ayant une valeur, comme des approvisionnements ou des travaux publics. Et les recettes dues avant le 30 juin 1867, sous de semblables circonstances, seront portées au crédit de la ci-devant province.

(2.) Les balances des crédits inputables au fonds consolidé, qui n'étaient pas employées au 30 juin 1867, seront portées au crédit de la ci-devant province seulement dans les cas où il y a eu un octroi défini, dont une balance est restée dans la caisse de la province, et non pas lorsqu'elles étaient destinées seulement à couvrir des dépenses courantes

qui pourraient être ou n'être pas faites. Les balances des crédits, au 30 juin, qui tombent sous cette définition sont les suivantes, et elles sont payables en argent, savoir :—

Octroi aux écoles communes, H.-C	$126,999.87
Do B.-C	58,000.00
Chemins de colonisation, H.-C	65,939.00
Do B.-C	5,692.11
Société d'agriculture, B.-C.	4,000.00
Instruction agricole, H.-C	100.00
Do B.-C	27.00
Hospice de la Maternité de l'Université, Montréal	480.00
Hôpital de St. Hyacinthe	320.00
Malades indigents, Québec	8.15
Pensions	280.00
	$261,846.13

(3.) L'intérêt, la commission et les frais de la dette publique, dus au 1er juillet, seront portés au débit de la ci-devant province, et l'intérêt et les frais échéant après le 1er juillet seront portés au débit de la province et de la Puissance, suivant que la période durant laquelle ils se sont accrus a été avant ou après le 1er juillet.

(4.) La ci-devant province sera créditée de l'escompte auquel les effets de placement ont été achetés pour le fonds d'amortissement après le 30 juin, jusqu'à concurrence du chiffre auquel ces placements devraient être faits jusqu'à cette date; et l'escompte auquel ces effets auraient pu être achetés, si les £50,000 stg. remis après le 30 juin eussent été remis en argent au lieu de bons, sera porté au débit de la province.

(5.) La prime à laquelle la balance des effets de placement du fonds d'amortissement de l'emprunt impérial garanti sera vendue en décembre prochain, sera portée au crédit de la province.

(6.) Il sera porté au débit de la province une moitié des salaires des inspecteurs des prisons pour 1867-8, ainsi que telle proportion de leurs dépenses qu'ils pourront certifier avoir été encourues dans l'inspection des institutions placées sous le contrôle d'Ontario et Québec.

(7.) Tous les arrérages encore dus par des percepteurs et comptables publics, ou par toutes autres personnes, à l'égard de services qui sont maintenant sous le contrôle des gouvernements locaux, seront passés à Ontario et Québec conjointement, et répartis par les arbitres, et il n'en sera pas tenu compte dans le règlement à faire entre la Puissance et la ci-devant province. Tous les arrérages dus par des percepteurs et autres comptables, à l'égard de services restant sous le contrôte de la Puissance, seront gardés par la Puissance et portés au crédit de la ci-devant province à leur pleine valeur, si les comptables étaient encore au service de la Puissance le 1er juillet 1867 ; mais s'ils avaient cessé d'être dans le service à cette date, ces arrérages seront évalués par le Bureau de la Trésorerie, et portés au crédit de la ci-devant province à cette évaluation.

(8.) Toutes les pensions qui, au 1er juillet 1867, étaient payables à quelque personne en vertu de lois de la ci-devant province, et toutes les pensions non-garanties par la loi, mais qui avaient été payées annuellement à la suite du vote du budget, seront évaluées en les capitalisant suivant l'âge des pensionnaires, d'après les tables d'annuités du gouvernement anglais, à 5%, et ce capital sera ajouté au passif de la ci-devant province.

(9.) Les nouvelles pensions, votées durant la dernière session en conséquence des accidents résultant des incursions féniennes, ayant été accordées à la suite d'une adresse de l'assemblée législative de la ci-devant province, seront également capitalisées et ajoutées à son passif.

(10.) Les gratifications et indemnités votées durant la dernière session en conséquence des incursions féniennes seront portées au débit de la province, et il sera fourni aux arbitres un état des allocations temporaires votées pour la même cause; et ils établiront une somme définie qui devra être ajoutée au passif, pour couvrir toute continuation probable de ces allocations temporaires pendant les années à venir.

(11.) Les gratifications à d'anciens serviteurs payées par le Sénat, en vertu d'une résolution de la dernière session, seront portées au débit de la ci-devant province.

(12.) Les rentes annuelles des Sauvages payables en vertu des lois de la ci-devant province, et les nouvelles rentes annuelles des Sauvages du H.-C., qui ont jusqu'ici été votées annuellement, seront capitalisées à 5% et ajoutées au passif.

(13.) S'il a été passé un contrat avant le 1er juillet 1867, tout ouvrage ou autre service exécuté en vertu de ce contrat sera considéré comme étant à la charge de la ci-devant province; mais s'il n'y a pas eu de contrat, mais seulement des instructions qui, sans préjudice pour personne, auraient pu être contremandées,—que le service soit, depuis le 1er juillet, sous le contrôle du gouvernement général ou sous celui du gouvernement local,—l'ouvrage exécuté ou le service rendu, en vertu de ces instructions, depuis le 30 juin, ne sera pas regardé comme devant être à la charge de la ci-devant province.

(14.) Lorsqu'une recette ou un paiement, après le 30 juin, serait porté au crédit ou au débit d'un compte ouvert, dans le grand-livre, dans lequel Ontario ou Québec est spécialement intéressée, il est évident que la même règle doit s'appliquer, que le compte soit du côté du passif ou du côté de l'actif de l'état des affaires, ou que ce soit un paiement ou une recette qu'il faille régler. Tous les comptes de cette nature qui figurent à l'actif consistent principalement en deniers payables avant le 30 juin, et si quelque somme était reçue par la Puissance après le 30 juin, et s'il en était rendu compte comme modifiant le montant de la dette, il ne parait pas y avoir de limite au laps de temps durant lequel il faudrait ainsi s'en occuper. Mais tous ces comptes sont déclarés la propriété d'Ontario et Québec, et depuis le 30 juin tous les deniers doivent leur être payés. Pour ces raisons, il sera ouvert un compte distinct pour tous ces fonds, embrassant les transactions qui ont été portées dans les livres de la Puissance depuis le 30 juin, et le montant de la dette collective sera constatée d'après les comptes tels qu'ils étaient au 30 juin, et tous les paiements ou les recettes seront portés au débit ou au crédit de la province intéressée, après que les arbitres auront rendu leur décision, excepté dans le cas des comptes qui, d'après la section (6) des principes d'après lesquels l'Etat des Affaires doit être revisé, sont déclarés payables en argent, et de ceux énumérés dans la section (9), qui doivent être gardés pour le moment par la Puissance. Il suit de cette règle que tous les crédits ouverts par la ci-devant province et imputables à ces comptes devront être payés par la province intéressée, ou bien, s'ils ont été payés par la Puissance, ils seront portés au débit de la province comme transaction au comptant.

(15.) L'item qui figure, dans l'état des affaires, sous le titre de "Fonds d'Enregistrement, B.-C.," est d'un caractère strictement analogue aux autres créances transférées à Ontario et Québec, puisque c'est une dette encourue par un fonds supporté au moyen d'une taxe locale. Il n'existait pas en 1866, sur les comptes de laquelle année la liste de l'actif transféré a été compilée, car il y aurait été sans doute compris. Il peut maintenant être transféré avec cet actif.

(16.) L'item intitulé: "Indemnité aux Inspecteurs du Revenu," est un très ancien compte sur lequel il n'a été retiré que $1.50 depuis cinq ans; il ressemble beaucoup aux autres comptes transférés, et il peut être transféré maintenant, bien qu'il ne figure pas sur la liste.

(17.) Les terres de chaque province leur ont été abandonnées à charge des dépôts (*trusts*) existants, et la Puissance est tenue de veiller à ce que les obligations créées par ces dépôts soient exécutées. Une somme très considérable—plus de $1,700,000—est encore due sur les ventes de terres des écoles communes situées dans Ontario, mais dans lesquelles Québec est conjointement intéressée, et la répartition de cette créance devra être laissée aux arbitres.

DÉPARTEMENT DE LA TRÉSORERIE, ONTARIO,
Toronto, 15 Septembre 1868.

MONSIEUR,—Au sujet de votre lettre du 27 juillet, je prends la liberté de vous rappeler que je n'ai pas encore reçu l'état de compte entre la Puissance et Ontario.

Auriez-vous la complaisance de me l'envoyer sans délai? En le préparant, je vous prie de consulter la lettre que je vous ai écrite en date du 15 juin dernier.

J'ai l'honneur d'être, etc.,
(Signé,) E. B. WOOD.

JOHN LANGTON, Ecr.,
Auditeur, Ottawa.

BUREAU D'AUDITION,
Ottawa, 17 Septembre 1868.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 15 courant, dans laquelle vous me renvoyez à votre lettre du 25 juin. Il doit être évident pour vous qu'il m'est impossible de vous fournir un état du passif et de l'actif que vous demandez, tant que le principe sur lequel cet état devra être basé restera sous considération par les gouvernements de la Puissance et d'Ontario. M. Rose vous a communiqué un rapport qui est devant le conseil, qui établit des règles d'après lesquelles on se propose de faire l'état que vous demandez. Aussitôt que les deux gouvernements se seront entendus pour adopter une base de règlement, il ne faudra pas grand temps pour le préparer en détail; mais, jusqu'à ce que l'on me dise comment la dette doit être établie, il est évident que je ne puis en donner l'état.

Votre obéissant serviteur,

(Signé,) JOHN LANGTON,
Auditeur.

L'Hon. E. B. WOOD,
Trésorier.

(*Personnelle.*)

DÉPARTEMENT DE LA TRÉSORERIE, ONTARIO.
TORONTO, 19 Septembre 1868.

CHER MONSIEUR,—J'ai grand besoin de l'état de compte revisé et corrigé entre Ontario et la Puissance jusqu'à cette date. Vous me l'avez promis avant aujourd'hui dans vos lettres officielles. Je vous l'ai demandé si souvent que j'ai presque honte de revenir à la charge. Permettez-moi de vous presser de m'envoyer sans délai ces comptes depuis si longtemps promis. Notre législature se réunit le 2 novembre, et vous comprendrez la fausse position dans laquelle je me trouverai si je ne les ai pas. Je vous répète que j'en ai grand besoin.

Votre dévoué,

E. B. WOOD.

JOHN LANGTON, Ecr.,
Auditeur, Ottawa.

Le soussigné a l'honneur de soumettre ci-joint un état des affaires de la ci-devant province du Canada au 30 juin 1867, dans le but de le transmettre aux arbitres nommés en vertu de la 142e section de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord pour le règlement et la division des dettes, créances, obligations, propriétés et biens du Haut et du Bas-Canada.

Et il soumet de plus un rapport du Bureau d'Audition au sujet des principes d'après lesquels cet état a été préparé; et aussi sa recommandation à l'égard des règles qui devraient gouverner toutes les transactions depuis le 30 juin 1867, modifiant les comptes entre le Haut et le Bas-Canada.

Il recommande que cet état et ces règles soient approuvés par Son Excellence le gouverneur-général en conseil, et qu'ils soient transmis aux arbitres pour leur gouverne.

(Signé,) JOHN ROSE,
Ministre des Finances.

Ottawa, 27 septembre 1868.

DÉPARTEMENT DE LA TRÉSORERIE, ONTARIO,
TORONTO, 3 Novembre 1868.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous prier d'émettre un mandat en faveur du Trésorier d'Ontario pour un montant approchant de la somme reçue par le gouvernement fédéral, jusqu'au 1er novembre courant, pour licences de mariage, le fonds des honoraires

de droit, le fonds consolidé des honoraires de droit et la société d'hommes de loi, que l'on m'a dit, lorsque je suis allé à Ottawa l'autre jour, se trouver dans vos livres comme suit :—

Licences de mariage	$25,253 00	
Moins	2,512 00	
Appartenant à la ci-devant province du Canada et compris dans les $11,225 portées au crédit d'Ontario avant le 1er janvier dernier		$22,741 00
Pour le fonds des honoraires de droit		33,677 89
" le fonds consolidé do		22,634 68
" la société d'hommes de loi		12,825 87
" honoraires de droit non distribués du 1er juillet au 1er novembre 1868		21,100 57
		$112,980 01

Ces chiffres peuvent n'être pas parfaitement exacts, mais ils ne peuvent s'éloigner beaucoup de la vérité. J'ai besoin de cet argent immédiatement. J'espère donc que vous m'enverrez un mandat de suite, et la question d'intérêt sur ces sommes pourra être réglée plus tard.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,) E. B. WOOD.

JOHN LANGTON, Ecr.,
Auditeur, Ottawa.

OTTAWA, 2 Novembre 1868.

MON CHER WOOD,—Permettez-moi d'exprimer l'espoir que lorsque vous et le trésorier de Québec vous rencontrerez à Toronto, vous pourrez soit accepter définitivement l'état de compte tel que préparé, soit mettre le gouvernement de la Puissance en possession formelle des points à l'égard desquels vous avez quelques objections à faire.

Ainsi que je vous l'ai dit dans le cours de notre entrevue, lorsque j'ai eu le plaisir de vous voir ici, il ne peut y avoir, je crois, que trois items à propos desquels il pourrait s'élever quelque discussion sérieuse, et après réflexion vous reconnaîtrez, je l'espère, que ces trois items ont été placés tel qu'il convenait.

Dans tous les cas, il est évidemment nécessaire que nous en arrivions à un règlement, tant dans l'intérêt de la province que dans celui de la Puissance.

Nous ne pouvons commencer à préparer nos comptes publics avant que cette question soit réglée. Je me suis abstenu de demander l'adjudication formelle du conseil ici avant que vous n'ayez exposé vos objections, et si vous en avez, j'espère que vous nous les communiquerez le plus tôt possible.

Votre tout dévoué,

(Signé,) JOHN ROSE.

L'hon. E. B. WOOD,
Trésorier d'Ontario.

N. B.—Une lettre semblable a été remise au trésorier de Québec.

DÉPARTEMENT DE LA TRÉSORERIE, ONTARIO,
Toronto, 9 Novembre 1868.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 2 du courant, au sujet de la dette de la ci-devant province du Canada, j'ai l'honneur de vous dire que depuis que l'*Etat des Affaires* dont il est question m'a été remis, j'ai fait tout ce que j'ai pu pour arriver à une entente avec le gouvernement d'Ottawa, au sujet des différentes questions importantes qu'il soulève, afin que le montant de la dette puisse être définitivement établi et que l'actif et le passif de la ci-devant province du Canada soient clairement constatés pour que les arbitres puissent commencer immédiatement leurs travaux et rendre leur sentence. Dans les entrevues que j'ai eu l'honneur d'avoir avec vous et l'auditeur, je vous ai dit que, avant

que le gouvernement d'Ontario ne pût accepter l'*Etat des Affaires* et les principes et les règles qui m'ont été fournis, il faudrait y apporter certains changements que j'espérais devoir être acceptés par le gouvernement fédéral. Nécessairement, je n'étais pas autorisé à faire faire ces changements. Cela dépendait entièrement de vous et de vos collègues. Je ne pouvais que vous exprimer les vues du gouvernement d'Ontario. Il semblerait néanmoins, d'après la teneur de votre lettre, qu'il est douteux que nous puissions en venir à une entente au sujet des questions en litige. Je prends donc la liberté de vous exposer nos opinions au sujet de l'*Etat des Affaires*, des principes d'après lesquels vous le dites préparé, et des règles que vous proposez d'appliquer aux transactions subséquentes au 30 juin 1867.

PASSIF.

1. *Dette indirecte.*—Je ne vois aucune raison pour laquelle une partie quelconque de la dette indirecte doive être portée au passif. Chacune des institutions désignées dans " l'Etat de la dette indirecte" est tenue par la loi et est parfaitement en état de payer ses dettes, dont la Puissance n'est qu'éventuellement responsable. Je propose donc que cet item soit entièrement retranché de l'état, avec l'entente que si jamais la Puissance était requise de payer et payait quelque chose à l'égard de ces dettes, elle serait remboursée par les provinces.

2. *Travaux Publics—compte spécial.*—Je ne puis trouver aucune explication de cet item dans les comptes publics. Je le retranche donc.

3. *Fonds de Dépôt.*—Je pense que ces fonds de dépôt devraient être portés au passif à leur pleine valeur, et que la Puissance devrait garder les placements qui devraient aller, au pair, en vertu de la section 107 de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, en déduction de la dette de la ci-devant province.

4. *Fonds Consolidé.*—Il ne resulte rien d'un côté ou de l'autre de l'introduction de cet item. Je le retranche donc entièrement.

DÉDUCTIONS.

5. *Compte de Placement du Fonds Consolidé.*—Dans votre *Etat des Affaires*, vous ne déduisez qu'une partie seulement des placements du fonds consolidé. Je ne vois pas la raison de cette distinction. L'acte de l'A. B. N. dit que ces " valeurs deviendront la propriété du Canada et seront déduites du montant des dettes respectives des provinces lors de l'Union." Je les traite donc toutes de la même manière, et je déduis le montant de toutes ces " valeurs " de la dette de la ci-devant province du Canada.

6. *Balances chez des Banquiers.*—Pour des raisons qui me paraissent péremptoires, ces balances devraient être déduites au pair tel qu'elles figuraient dans les comptes publics au 1er juillet 1867. L'acte de l'A. B. N. a été rédigé dans la prévision que ces " balances entre les mains des banquiers " et autres " valeurs," qu'elles soient bonnes ou mauvaises, seraient prises par la Puissance en déduction de la dette. Il ne fait aucune réserve ou restriction qui puisse permettre même de prétendre qu'elles doivent être prises à une valeur autre que le pair, tel qu'elles figuraient dans les comptes publics au 1er juillet 1867. Je les ai déduites en conséquence.

7. *Chemin de fer Grand Occidental.*—J'ai si souvent expliqué les vues du gouvernement d'Ontario au sujet de la dette de la compagnie du chemin de fer Grand Occidental, que je m'abstiendrai d'entrer dans une longue argumentation. Nous prétendons que par une interprétation loyale et convenable des sections 107, 108, 109 et 110 de l'acte de l'A. B. N., la dette due par la compagnie du chemin de fer Grand Occidental est la propriété de la Puissance, mais "*sera déduite du montant de la dette de la ci-devant province du Canada.*" Il faut toujours se rappeler qu'Ontario et Québec ne doivent être responsables que de l'excédant de la dette au-delà de $62,500,000. Supposons que ces provinces paieraient de suite la dette et l'intérêt créés à propos de la compagnie du chemin de fer Grand Occidental, la dette de la ci-devant province se trouverait alors réduite d'autant; ou bien, supposons que la compagnie du Grand Occidental eût elle-même payé l'intérêt accumulé ($1,130,747.50) à son échéance,—ce qu'elle était parfaitement en mesure de faire,—il est évident que dans l'un ou l'autre cas la dette de la ci-devant province serait diminuée, dans

le premier cas de $3,873,418, et dans le second de $1,130,747.50. *Quelle différence de principe peut-il y avoir, maintenant, de ce qu'elle reste à payer?* Ou encore, supposons qu'Ontario et Québec se chargent de cette partie de la dette créée à propos de la compagnie du Grand Occidental, et en déchargent complètement la Puissance; ou bien, supposons qu'Ontario et Québec avancent immédiatement l'argent et acquittent cette partie de la dette, quelqu'un pourrait-il prétendre que dans l'un ou l'autre cas, cet actif, savoir: la dette due par la compagnie du Grand Occidental, n'appartiendrait pas à Ontario et Québec? Ces considérations, ainsi que beaucoup d'autres qu'elles suggèrent, à part l'interprétation loyale et équitable de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, ont amené forcément ce gouvernement à conclure qu'il manquerait à son devoir, tant envers la province d'Ontario qu'envers la Puissance, s'il n'insistait pas pour que la créance contre le Grand Occidental soit, ou remise à Ontario et Québec, ou acceptée par la Puissance en déduction de la dette de ces provinces. Je l'ai traitée de cette dernière façon.

Je traite le compte spécial de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada et du chemin de fer du Nord (*Northern*) de la même manière, et pour les mêmes ou de semblables raisons.

Je n'ignore pas qu'il y a beaucoup d'autres créances dont je n'ai pas parlé et qui, pourrait-on prétendre, devraient aller aussi en déduction de la dette. Mais ces créances sont devenues, par législation spéciale, pure négligence, ou par d'autres causes, parfaitement sans valeur, et il serait déraisonnable de demander qu'elles soient déduites de la dette.

8. *Banque du Haut-Canada.*—La dette due par la Banque du Haut-Canada surgit d'une "balance entre les mains des banquiers," et, me dit-on, peut être réalisée en tout tems par une ordonnance d'expertise. Le gouvernement fédéral peut, s'il le veut, en faire une bonne créance. Si, pour des motifs d'intérêt public, ou pour toute autre raison, il ne croit pas devoir le faire, Ontario et Québec, qui n'ont pas le droit d'intervenir, ne devraient pas en souffrir. En outre, c'est une "balance entre les mains des banquiers" et une "valeur monétaire." Je l'ai donc portée en déduction de la dette.

9. En conformité des vues exprimées ci-dessus, j'ai préparé un état du "passif" et des "déductions," que je vous transmets ci-joint, et qui, je l'espère, recevra votre approbation.

10. Au sujet des principes d'après lesquels "l'Etat des Affaires" qui m'a été remis a été préparé, je dois dire que je ne vois aucune objection aux 9e, 10e et 11e paragraphes. La proposition contenue dans le 7e paragraphe n'a aucun rapport avec le sujet en question, et ne peut être acceptée pour le moment par le gouvernement d'Ontario. Elle pourra plus tard former l'objet de négociations distinctes entre les deux gouvernements.

La proposition contenue dans le 8e paragraphe n'intéresse que Québec seulement et n'exige aucune observation de ma part. Tout le reste disparait par la marche claire et simple que j'ai adoptée en préparant "l'actif" et les "déductions," et n'exige par conséquent aucune remarque.

11. A l'égard des règles proposées au sujet des transactions depuis le 30 juin 1867, je dois faire les observations suivantes :—

RÈGLE 1.

Je pense qu'il serait dangereux d'adopter cette règle comme uniformément applicable à tous les cas qui pourraient surgir. Il me semble que chaque item devrait être traité sur son mérite à mesure qu'il se présenterait. Par exemple, supposons que juste à la veille du 1er juillet 1867, une grande quantité de munitions de guerre, etc., eût été commandée, mais qu'elle n'eût été livrée que longtemps après. Certes, dans un pareil cas, Ontario et Québec ne devraient pas être chargées de les payer. Je ne vois aucune objection à ce que cette règle s'applique aux dépenses ordinaires; mais, au-delà, j'y vois de grands dangers. Nécessairement, les paiements dus avant le 30 juin 1867, mais reçus après, devraient être portés au crédit de la ci-devant province. Avec ces modifications, je ne vois aucune objection à cette règle.

RÈGLE 2.

J'accepte cette règle, pourvu qu'on y ajoute les crédits non-employés votés pour les arpentages et pour la réparation des édifices du parlement, et pour la reconstruction de la résidence du lieutenant-gouverneur à Toronto.

RÈGLES 3, 4 ET 5.

Je ne vois aucune objection à ces règles.

RÈGLE 7.

Je désire ajouter à cette règle, après le mot "province," dans la 5e ligne: "pourvu "que ces personnes aient été gardées au service des gouvernements locaux, et exceptant "de l'opération de cette règle les dettes dues à la ci-devant province par des agents des "terres de la couronne avant le 30 juin 1867, et n'étant pas alors au service de la ci-devant "province; et, excepté comme susdit, tous les arrérages dus par des percepteurs et autres "comptables, à l'égard de services restant sous le contrôle de la Puissance et portés au "crédit de la ci-devant province à leur pleine valeur, si les comptables étaient encore au "service de la Puissance le 1er juillet 1867,"—en retranchant le reste de la règle.

RÈGLE 8.

Si la capitalisation a lieu, elle devrait se faire à 6%. Toutes les pensions, excepté celles payables en vertu de la loi, devraient être retranchées. Il devrait être laissé à Ontario d'en faire ce qu'elle voudrait.

RÈGLES 9, 10 ET 11.

Ces règles ne peuvent être acceptées.

RÈGLE 12.

Des explications pourront faire disparaître les objections à cette règle. Je ne comprends pas comment l'intérêt provenant des fonds des Sauvages a besoin d'être suppléé par un "octroi."

RÈGLE 14.

Je ne vois aucune objection au principe général de cette règle. Je pense qu'il est bon. Mais il faudra la modifier conformément à l'état de "l'actif" et des "déductions" ci-joint.

RÈGLES 15 ET 16.

Ce sont là des questions à propos desquelles il ne devrait pas y avoir de différence d'opinion. La Puissance peut facilement les régler par des négociations avec les gouvernements provinciaux.

RÈGLE 17.

Je ne vois aucune objection à la proposition contenue dans cette règle.

12. Après vous avoir ainsi fait part des vues et opinions du gouvernement d'Ontario sur toutes les questions importantes soulevées par les documents qui m'ont été remis, permettez-moi d'exprimer l'espoir que votre gouvernement s'occupera immédiatement de l'affaire, afin que les gouvernements provinciaux puissent savoir avec certitude si les trois gouvernements pourront ou non s'accorder sur le montant de la dette de la ci-devant province du Canada, et quels sont l'actif et le passif qui doivent faire le sujet de l'arbitrage, et afin que, dans le cas où il n'y aurait pas de probabilité d'un prompt arrangement, la question puisse être soumise aux législatures locales, pour qu'elles trouvent un moyen de résoudre la difficulté.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,) E. B. WOOD.

L'Hon. JOHN ROSE,
Ministre des Finances, Ottawa.

PASSIF.

Dette directe			$62,734,797 63
Droits d'auteur			175 06
Fonds des Sauvages			1,810,110 61
Palais de Justice, B.-C.	$4,061 20		
Conseil du district de Montréal	3,912 05		
Fonds des Municipalités, H.-C.	302,553 66		
Fonds de revenu des écoles de grammaire, H.-C.	36,167 65		
Fonds d'amélioration, H.-C	5,180 04		
Indemnité aux Seigneurs, (arrérages)	72 25		
Indemnité aux townships	130,347 39		
			482,294 24
Fonds des écoles communes	1,733,224 47		
Fonds des écoles de grammaire, H.-C.	362,769 04		
Fonds de bâtisse, H.-C.	1,578,808 96		
			3,674,802 47
Fonds d'éducation supérieure, B.-C.	377,251 53		
Fonds des instituteurs invalides	2,700 88		
Fonds de construction de l'Ecole Normale	61,761 84		
		441,714 25	
Déduisez—Emprunt du fonds de revenu de l'Education Supérieure	230,681 46		
Octroi législatif	28,494 73		
Compte d'avances	290 10	259,466 29	
			182,247 96
Pensions des veuves, H.-C.	50,143 84		
Do do B.-C.	4,126 31		
			54,270 15
Indemnité aux seigneurs (capital)	3,113,100 02		
Indemnité aux townships	756,710 00		
			3,869,810 02
Comptes de Banque :—			
Glyn, Mills et Cie	$513,352 15		
Baring Frères	283,432 06		
Banque de Montréal, compte spécial	2,000,000 00		
Timbres judiciaires, H. C., non-distribués	2 39		
Banque de Montréal	294,416 67		
Services	50,211 95		
			3,096,415 22
Banque du H.-C., compte de bons			5,353 33
			$75,910,276 69

DÉDUCTIONS SUR LE PASSIF.

Fonds d'amortissement :—		
Effets Indiens 5 pour cent	$ 681,333 32	
Emprunt canadien consolidé	1,207,222 26	
		$1,888,555 58

Compte de Placement du fonds consolidé :—

Havre de Montréal	211,266 68	
Chemins à barrière do	67,200 00	
Ville de Cobourg	44,798 24	
Cité de Toronto	18,883 00	
Bons du chemin de fer Grand Tronc	243,406 33	
Bons du chemin de fer du Nord (*Northern*)	243,333 33	
Coupons de la cité d'Hamilton	22,248 89	
Bons de la com. des chemins à barrière de Québec	20,000 00	
Hypothèque du collége McGill	47,990 00	
Hypothèque de Lord Selkirk et Boulton	13 900 00	
Hypothèque de Boulton	9,828 00	
Do de Markland	5,882 25	
Actions de la Banque du Haut-Canada	750 00	
Bons do do	48,180 00	
		997,666 72

Fonds de Revenu des Ecoles de Grammaire, H.-C. :—

Intérêt sur placement		18,000 00

Fonds des Ecoles Communes :—

Commission des chemins à barrière de Québec	58,000 00	
Arrérages d'intérêt sur do do	29,580 00	
		87,580 00

Fonds des Ecoles de Grammaire, H.-C. :—

Bons d'Hamilton		50,000 00

Fonds de Bâtisse, H.-C. :—

Bons d'Hamilton	30,000 00	
Arrérage d'intérêt sur do	10,800 00	
		40,800 00

Fonds d'Education Supérieure :—

Bons de Huron et Bruce	19,400 00	
Bons d'Hamilton	10,000 00	
Arrérages d'intérêt sur bons	3,600 00	
		33,000 00
Commissaires du havre de Montréal		19,950 00
Propriété de Cataracoui		6,579 20
Service des remorqueurs au-dessous de Québec		115,810 00
Indemnité aux inspecteurs du revenu, H.-C		2,426 41
Service d'enregistrement, B.-C		2,524 38

Balances de Banque :—

Tel que par état dans les comptes publics, 1867, partie 1, page 3		1,714,341 72

Chemin de fer Grand Occidental :—

Compte de bons	2,810,500 00		
Moins—Fonds d'amortissement	67,828 66		
		2,742,671 34	
Intérêt	1,130,747 50		
Moins—Compte courant	886 47		
		1,129,861 03	
			3,872,532 37

Chemin de fer Grand Tronc :—

Compte spécial	7,302 18
Chemin de fer du Nord (Northern) :—	
Compte spécial	30,976 70
Banque du Haut-Canada :—	
Balance	1,150,000 01
	$10,038,045 27

BUREAU D'AUDITION,
OTTAWA, 9 Novembre 1868.

MONSIEUR,—A la suite de votre lettre du 3 du courant, j'ai fait émettre un mandat en votre faveur, sur votre compte général, pour la somme de $40,000. Vous demandez les sommes que nous avons reçu pour le compte du fonds des honoraires de droit et du fonds consolidé des honoraires de droit, mais vous devez savoir que jusqu'à ce qu'il y ait eu législation à ce sujet, ces deux fonds appartiennent à la Puissance, et que je ne suis nullement autorisé à rien payer de leurs revenus. Les revenus de la société d'hommes de loi et du fonds de bâtisse du H.-C. ne sont pas dans la même position. Ils forment partie de certains biens appartenant à Ontario et Québec conjointement, et comme il ne peut y avoir aucun doute que les arbitres les attribueront à Ontario, j'aurais pu vous les remettre; mais il y a certains frais de perception portés contre ces comptes, et jusqu'à ce que le règlement général soit fait, je ne pense pas qu'il conviendrait de faire un règlement partiel d'un compte. J'ai donc fait émettre un mandat de $40,000, qui couvre à peu près le montant de ces deux fonds, et comme il n'y a aucun doute que nous vous devons encore de l'argent, je n'ai aucune objection à vous avancer une nouvelle somme si vous en avez besoin, le tout devant être sujet au règlement ultérieur.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,) JOHN LANGTON,
Auditeur.

L'honorable E. B. WOOD,
Trésorier, Toronto.

TORONTO, 9 Novembre 1868.

MON CHER ROSE,—Ainsi que nous en sommes convenus, je vous écris au premier instant disponible, pour répondre en partie à votre billet du 2 du courant, qui m'a été remis, si vous vous rappelez, au moment où je partais d'Ottawa pour avoir une nouvelle conférence avec M. Wood. Il n'est guère nécessaire que je répète, quoique je le fasse pour éviter toute possibilité de malentendu à l'avenir, que ce que je vous écris ne peut pas vous mettre "officiellement" en possession des points à l'égard desquels j'ai des objections à présenter. Je ne suis pas moi-même en possession officielle de quoi que ce soit,—votre communication du projet d'état des affaires ayant été expressément non-officielle et confidentielle,—et même une bonne partie des renseignements confidentiels que j'ai demandés à son sujet, par l'entremise de M. Drolet, ne m'étant pas encore parvenue. Je ne puis donc ici qu'attirer votre attention, inofficiellement et le plus brièvement possible, sur certains points qui, dans l'état actuel de mes renseignements, me frappent comme étant de grande importance, et que nous avons déjà en grande partie (sinon tous) discutés verbalement.

Je ne puis consentir à la réserve de la décision proposée à l'égard des dettes de chemins de fer, ou admettre le moindrement que la 108e section de l'acte d'Union les enlève du dispositif de la 107e. Au contraire, si, lorsque le tems sera venu, le gouvernement de la Puissance décidait à ce sujet d'une manière adverse aux provinces, je ferai fortement valoir ce que je crois être leur stricte droit. Je puis ajouter, spécialement à propos de trois items sur les quatre qui sont classés comme "diverses dettes de chemins de fer," et

qui s'élèvent à $517,716.36 sur le total de $525,018.54 ainsi classé, que je ne vois même pas comment on peut raisonnablement contester notre réclamation.

Je ne puis, non plus, du tout voir comment le gouvernement de la Puissance peut s'arroger le droit de dire que l'item de la Banque du Haut-Canada, de $1,150,000, ne tombe pas sous l'effet de la 107e section de l'acte d'Union. Je prétends que cette somme doit aussi être déduite de la dette.

Un certain nombre d'autres sommes doivent aussi, à mon avis, être traitées de la même manière, bien que je ne puisse prendre sur moi de les spécifier sur l'*état* tel qu'il se trouve à présent.

De fait, je dois encore ici attirer votre attention sur ce que je crois être (comme je vous l'ai souvent répété) une grave omission dans tout cet état. La 113e section de l'acte d'Union déclare que l'actif énuméré dans la quatrième cédule sera sans restriction "la propriété d'Ontario et Québec conjointement." Il devient donc une question primaire à débattre entre la Puissance et les deux provinces conjointement, de savoir quel est cet actif; et elle est secondaire seulement, et dans le simple but d'une répartition et d'un règlement subséquents, à l'égard de chaque province séparément. Mais je ne puis découvrir dans le document qui m'a été remis le moindre indice de la position prise ou qui sera probablement prise par le gouvernement fédéral à l'égard de cette question. Vous vous rappellerez que l'autre jour, lorsque je vous ai signalé cette omission pour la dernière fois, M. Langton a répondu à ce que vous et moi lui demandions, en indiquant les items de l'actif s'élevant à $11,165,783.43 comme étant *les items* couverts par cette cédule. Si c'est là la position que l'on entend prendre à leur égard, on devrait au moins le dire franchement et ne pas le laisser à inférer seulement. Mais, en réalité, il n'y a dans ces items aucune mention ou allusion à un certain nombre des articles énumérés dans la cédule; et après l'étude la plus minutieuse du document, il m'a été impossible même d'inférer l'interprétation que le gouvernement fédéral veut donner à la cédule. Il me semble qu'on l'a entièrement perdue de vue. Et cette inadvertance est d'autant plus préjudiciable que la rédaction de la cédule est sous plus d'un rapport moins claire, pour ne pas dire moins exacte, qu'on aurait pu le désirer.

Je ne puis voir comment un état de la dette,—et encore moins comment un état des déductions à faire sur la dette en vertu de la 107e section,—peut être fait, à moins que l'on ne spécifie distinctement ce que la cédule et la 113e section sont censées couvrir. La solution des doutes à ce sujet, entre la Puissance et les deux provinces, ne peut être laissée à un arbitrage fait entre les deux provinces seulement.

Quant aux règles 1, 13 et 14, sur les pages 5 et 6, je ne suis pas encore en possession des renseignements que M. Drolet devait recevoir (et qu'il peut avoir reçu après mon départ d'Ottawa) à l'égard des principales sommes que l'on prévoyait devoir retomber à la charge des provinces, en vertu de ces règles. Mais je suis certainement resté sous une forte impression que les règles proposées sont loin d'atteindre le but d'une constation du montant de la dette " lors de l'Union," ce qui est la seule matière en question, en tant qu'elles y sont intéressées. Et, même à part cela, je dois repéter qu'au moins en ce qui a rapport aux édifices d'Ottawa, aux munitions de milice, et autres affaires de même nature, ces règles, suivant moi, sont tout à fait inapplicables et erronées.

La règle 11, sur la page 6, je n'ai pas besoin de le répéter, est tout à fait en dehors de la question.

J'aurais désiré rendre cette note plus complète si cela eût été en mon pouvoir; mais je sens autant que vous pouvez le faire toute l'importance d'une prompte action officielle sur toute cette affaire, et c'est pourquoi je m'empresse de vous écrire d'une manière aussi incomplète.

Si vous pensiez que de nouvelles communications non-officielles pourraient hâter les choses, je les recevrai et y répondrai avec plaisir. Et en apprenant officiellement les vues du gouvernement de la Puissance, je m'empresserai de m'assurer de celles du gouvernement de Québec et correspondrai ou agirai autrement suivant qu'il sera nécessaire.

Croyez-moi, etc.,

(Signé,) CHRISTOPHER DUNKIN.

L'hon. JOHN ROSE, M. P.,
etc., etc., etc.

BUREAU D'AUDITION, 17 Novembre 1868.

MONSIEUR,—Le Ministre des Finances m'a renvoyé votre lettre du 9 du courant, en me priant de préparer un état de l'actif possédé par la Puissance et devant être compris dans la 4me cédule de l'acte d'Union. J'ai l'honneur de vous réitérer l'information que je vous ai déjà donnée verbalement, ainsi qu'à M. Drolet, qui est venu me trouver au même sujet.

La cédule paraît avoir été préparée sur les comptes publics de 1866 ou 1865, ceux de 1867 n'étant pas alors publiés. Trois des items compris dans la cédule ont, dans l'intervalle, disparu de l'Etat des Affaires comme items distincts, savoir :—

Le fonds permanent de l'Université, $1,220.63, qui a été transféré au compte indéterminé du fonds consolidé comme n'étant pas une dette réellement due par l'Université.

L'Institution Royale, $7,990, a été transféré au compte de placement du fonds consolidé, étant compris sous la même hypothèque générale donnée par le Collége McGill, qui couvrait le reste de sa dette à la ci-devant province.

Le compte des avances à Témiscouata, $3,000, a été transféré au compte de l'indemnité des townships, étant une avance sur l'indemnité seigneuriale avant qu'elle ne fût payable. Ce montant ne figurait même pas dans les comptes publics de 1866, en sorte que ceux de 1865 ont probablement servi de base à la cédule.

Tous les autres items de la cédule sont compris dans la somme de $11,165,783.43 sous le titre d'actif devenant la propriété d'Ontario et Québec dans l'Etat des Affaires revisé.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,) JOHN LANGTON,
Auditeur.

L'hon. C. DUNKIN,
Québec.

DÉPARTEMENT DES FINANCES, CANADA.

Le Ministre des Finances a l'honneur de renvoyer à son rapport antérieur en date du 27 septembre 1868, soumettant un état des affaires de la ci-devant province du Canada, et à ce sujet d'attirer l'attention de Votre Excellence sur la lettre ci-jointe du trésorier de la province d'Ontario, et sur la réponse qu'y a faite le soussigné.

Le Ministre des Finances a communiqué l'état en question non-officiellement aux trésoriers des provinces d'Ontario et Québec, en leur disant qu'il serait heureux d'être mis en possession, non-officiellement, en premier lieu de toutes les objections qu'ils pourraient avoir à faire et qui pourraient modifier sa recommandation à Votre Excellence avant que de soumettre cet état à la considération formelle du conseil.

Le soussigné a eu de fréquentes discussions avec les trésoriers d'Ontario et de Québec respectivement, et a reçu du premier la lettre ci-jointe.

Les communications avec le trésorier de Québec n'ont pas eu, jusqu'ici, le résultat de me faire modifier l'état soumis avec mon premier rapport. Le Ministre des Finances recommande donc que cet état de dette et les règles qui l'accompagnent soient officiellement communiqués aux différents gouvernements d'Ontario et de Québec, comme étant ceux que le gouvernement de la Puissance proposerait de soumettre pour servir de guide aux arbitres.

(Signé,) JOHN ROSE,
Ministre des Finances.

OTTAWA, 18 Novembre 1868.

Rapport d'un comité de l'Hon. Conseil Privé, approuvé par S. E. l'Administrateur en Conseil, le 19 *novembre* 1868.

Sur un mémoire en date du 18 novembre 1868, de l'hon. Ministre des Finances, renvoyant à son rapport antérieur du 27 septembre 1868, soumettant un état des affaires de la ci-devant province du Canada, et attirant à ce sujet l'attention de Son Excellence sur la lettre du trésorier de la province d'Ontario et sur sa réponse à cette lettre.

Le Ministre des Finances expose qu'il a communiqué l'état en question non-officiellement aux trésoriers des provinces d'Ontario et Québec, en leur disant qu'il serait heureux d'être mis en possession, non-officiellement, en premier lieu de toutes les objections qu'ils pourraient avoir à faire et qui pourraient modifier sa recommandation avant que de soumettre cet état à la considération formelle du conseil.

Il ajoute qu'il a eu de fréquentes discussions avec les trésoriers d'Ontario et de Québec respectivement, et a reçu du premier la lettre ci-jointe.

Que les communications qu'il a eues avec le trésorier de Québec n'ont pas eu, jusqu'ici, le résultat de lui faire modifier l'état soumis avec son premier rapport; et il recommande en conséquence que cet état de dette et les règles qui l'accompagnent soient officiellement communiqués aux différents gouvernements d'Ontario et Québec, comme étant ceux que le gouvernement de la Puissance proposerait de soumettre pour servir de guide aux arbitres.

Le comité approuve ce rapport du Ministre des Finances et le soumet à la sanction de Votre Excellence.

Pour copie conforme,

(Signé,) WM. LEE,
Greffier C. P.

OTTAWA, 21 Novembre 1868.

MONSIEUR,—Votre lettre du 9 du courant ne m'est parvenue que le 16, à mon retour de Québec.

La communication qui vous a été donnée de l'état des affaires n'ayant pas été officielle, mais ayant été faite dans le but d'obtenir de votre part une expression d'opinion également non-officielle sur les différents points qu'il comporte, avant que le gouvernement de la Puissance n'établît définitivement le montant de la dette, je ne m'attendais pas à être mis en possession de vos conclusions sous la forme officielle que vous leur avez donnée, sans une plus ample discussion intermédiaire. Mais j'accepte par anticipation cette expression de vos opinions, et je m'empresse de répondre autant qu'il est nécessaire aux différentes objections que vous avez soulevées.

J'espère, néanmoins, que vous me pardonnerez si je dis que nous éprouverons tous deux des difficultés à en arriver à des conclusions communes, en essayant de discuter ces questions par écrit, et que nous aurions mieux réussi à réduire les points sur lesquels nous différons, si une bonne partie de ce que vous avancez aujourd'hui eût formé le sujet de discussions verbales.

Je comprends fortement le devoir de traiter les intérêts financiers des diverses provinces, dans leurs rapports avec la Puissance, dans un esprit de justice et de libéralité, et je désire vivement que la véritable intention de l'acte d'Union, à l'égard de ses dispositions financières, soit fidèlement exécutée relativement aux quatre provinces.

Je suis convaincu que vous êtes animé du même désir, et que, bien qu'il soit du devoir d'Ontario de veiller à ce que ses intérêts ne soient pas négligés, vous ne chercheriez pas à faire prévaloir, dans l'intérêt de cette province, une interprétation de l'acte d'Union qui pourrait être injuste pour les autres parties de la Puissance.

Dans cette conviction, j'espère que les observations que j'ai à vous faire vous engageront à modifier les vues que vous avez exprimé à l'égard de certains items portés dans les comptes.

Les points d'importance première sur lesquels vous attirez l'attention peuvent être réduits à cinq :

1°. Vous désirez que les trois dettes de chemins de fer dues par les compagnies du Grand Occidental, du Nord (*Northern*) et du Grand Tronc soient portées en déduction de la dette d'Ontario et Québec à leur valeur au pair.

2°. Que le montant dû par la Banque du Haut-Canada soit accepté par la Puissance à son chiffre nominal comme balance chez les banquiers, et déduite de la dette provinciale.

3°. Que tous les placements faits par la ci-devant province du Canada sur les fonds de dépôt, et pour le compte des fonds de dépôt, soient gardés par la Puissance à leur chiffre nominal; que les fonds de dépôt forment partie du passif de la Puissance à leur pleine valeur, mais que la Puissance garde comme actif et déduise de la dette d'Ontario et Québec le montant total de ces placements, qu'ils soient bons ou mauvais.

4°. Que tout ce qui est désigné comme dette indirecte, encourue pour le compte ou en garantie de diverses institutions, soit mis sur le même pied et entièrement déduit du passif brut.

5°. Que vous ne regardez pas la proposition que la Puissance paie cinq pour cent semi-annuellement sur le montant porté au crédit du fonds des écoles communes, du fonds des écoles de grammaire du H. C., du fonds de l'éducation supérieure du B. C, y compris le fonds des instituteurs invalides, du fonds de construction de l'Ecole Normale, et du fonds de bâtisse du H. C., comme devant être examinée à présent, mais qu'elle devrait faire le sujet de négociations distinctes plus tard.

Ces cinq chefs comprennent les différents points soulevés par vous dans les dix premiers paragraphes de votre lettre, relativement au mode d'établir et de régler la dette. Je parlerai plus loin des paragraphes qui ont rapport aux règles que l'on propose d'appliquer à l'égard des transactions depuis le 1er juillet 1867.

1°. A propos de la déduction des trois dettes de chemins de fer que vous mentionnez.

Je m'abstiendrai d'entrer dans une discussion critique de la stricte interprétation légale de l'acte d'Union.

Je ne puis, cependant, accepter les opinions que vous exprimez, car, même d'après les strictes règles d'interprétation légale, je crois et l'on m'affirme que ces montants doivent être considérés comme étant la propriété absolue de la Puissance pour lesquels il ne doit être rien accordé à Ontario et Québec. Mais indépendamment de l'argument que l'on peut tirer de la lecture exacte de l'acte, je comprends qu'il avait été entendu que ces dettes de chemins de fer deviendraient la propriété absolue de la Puissance comme contribution de la ci-devant province du Canada d'autant de propriété de chemins de fer en retour des biens d'une nature correspondante, c'est-à dire, des chemins de fer coûtant $11,000,000, apportés par le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, et pour lesquels il n'a rien été accordé à ces provinces sous forme de réduction de leur dette. Je suis convaincu qu'il suffira de mentionner cet arrangement comme existant dans l'esprit des auteurs du bill, et que le gouvernement d'Ontario jugera inutile de discuter ce point, et non-seulement retirera les objections que vous faites en vous basant sur la rédaction littérale de l'acte, mais encore qu'il sera le premier à insister pour qu'on lui donne une interprétation conforme à l'entente que je viens de mentionner.

Je ne crois pas me tromper sur le but que nous avons tous deux, savoir : de constater l'intention réelle de ceux qui représentaient les différentes provinces de l'Union lorsque l'acte fut rédigé, et de lui donner une large et libérale interprétation, de manière à mettre ces intentions à effet, plutôt que de chercher une interprétation plus favorable soit à la Puissance, soit à quelqu'une des provinces, que les strictes règles de la critique pourraient sanctionner.

2°. Quant à la dette de la Banque du Haut-Canada, votre argument paraît être double : 1°, vous prétendez que c'est une balance entre les mains des banquiers, et que d'après une exacte interprétation de l'acte, il faut la prendre à son chiffre nominal, sans égard à sa valeur réelle ; et 2°, vous dites que le gouvernement de la Puissance, et le gouvernement de la Puissance seul, a le pouvoir de lui faire avoir sa valeur nominale, et qu'en conséquence si le gouvernement fédéral s'abstient d'exercer ce pouvoir, il ne devrait pour cela rien faire perdre à Ontario et Québec. Ma réponse au premier point (en tenant compte des principes d'interprétation dont je viens de parler ainsi que de ceux qui doivent nous guider) est que les mots " balances entre les mains des banquiers " signifient évidemment des deniers à la disposition de la Puissance, entre les mains des banquiers des différentes provinces à l'époque de l'Union, et non pas des créances douteuses, qu'elles soient dues par des banques ou par d'autres. Ce montant avait été traité pendant des années, par la province du Canada, comme une créance. Ses balances entre les mains des banquiers remises à la Puissance se trouvaient dans une autre institution, la Banque de Montréal. Par un arrangement conclu en vertu de divers ordres en conseil, la ci-devant province du Canada avait accordé du délai à la Banque du Haut-Canada pour payer cette dette.

Dès le mois de décembre 1863, la Banque admit qu'elle était incapable de payer en argent les dépôts qu'elle avait reçus du gouvernement, et qui s'élevaient alors à près d'un million et demi, et l'on en parlait alors comme étant une dette due au gouvernement. La Banque convint d'éteindre cette dette au moyen de paiements semi-annuels de $50,000 chaque, avec intérêt à 3 pour cent.

La Banque ne put faire honneur à ses engagements et payer le premier versement, et en août 1864 elle demanda et obtint un nouveau délai, à condition qu'elle déposât $883,300 de bons postaux du Grand Tronc comme garantie collatérale.

D'autres négociations eurent lieu de temps à autre pour la liquidation de cette dette, toutes antérieures à l'Union, et il est évident, par la manière dont la ci-devant province la regardait elle-même, et par toutes les circonstances qui s'y rattachaient, que ce montant ne pouvait être regardé comme une balance disponible entre les mains des banquiers, que la Puissance devait accepter comme argent comptant.

Permettez-moi de mettre votre argument à l'épreuve en citant un fait qui s'est passé récemment.

Le gouvernement du Nouveau-Brunswick a tenu ses comptes, depuis l'Union, dans la Banque Commerciale de St. Jean, qui a fermé ses portes il y a quelques jours, en ayant en caisse une balance appartenant au gouvernement local.

Supposons que cela eût eu lieu avant l'Union, je suis sûr que, comme représentant d'Ontario, vous n'auriez pas consenti à ce que la Puissance acceptât cette balance à sa valeur nominale, et en portât le montant total au crédit du Nouveau-Brunswick à l'égard de sa dette, en supposant que cette balance ne valût que 25 cts. dans la piastre. Je pense qu'il est parfaitement évident que les mots : " Balances entre les mains des banquiers," ne pouvaient signifier que l'argent disponible.

La seconde partie de votre argument, savoir : que la Puissance a le droit d'en faire une bonne créance, et que si, pour des motifs d'intérêt fédéral, elle s'abstient d'exercer ce pouvoir, les provinces ne devraient pas en souffrir, serait plus plausible s'il était fondé sur les faits. Mais quels sont les faits ? Le gouvernement fédéral pouvait-il, jusqu'à présent, la faire payer en entier ? Aurait-il été de l'intérêt de la Puissance en général, ou de celui d'Ontario et Québec en particulier, ou spécialement de la première province, d'adopter avant aujourd'hui des mesures coercitives légales contre les actionnaires, en vertu de la clause de double responsabilité ?

N'y a-t-il pas quelque doute si tout l'actif ne doit pas être réalisé avant que ces mesures puissent être adoptées d'une manière efficace, et auriez-vous voulu que l'on substituât au système suivi jusqu'ici, de réaliser les biens aussi judicieusement et aussi vigoureusement que les circonstances le permettent, le procédé arbitraire d'un bref d'expertise et exécution (*writ of extent*), avec tous les frais et les sacrifices qu'il entraîne ? Le gouvernement de la Puissance continuera de faire, comme par le passé, tous ses efforts pour en faire une bonne créance, et jusqu'à ce qu'il y ait eu négligence incontestable de la part de la Puissance ou abandon formel de ses droits privilégiés, il est prématuré de prétendre qu'elle doit accepter cette créance à sa valeur nominale. Si vous n'êtes pas satisfait de l'assurance que l'on a fait et continuera de faire tous les efforts pour réaliser cette créance, et si vous croyez qu'elle puisse être immédiatement réalisée, êtes-vous prêt à l'accepter comme partie du passif d'Ontario si la Puissance la déduit de la dette de la ci-devant province du Canada et vous subroge à elle dans tous ses droits et dans l'usage de son nom ?

3°. La question des placements des fonds de dépôt ne peut avoir été examinée par vous, je crois, sous toutes ses forces, car je suis persuadé qu'une nouvelle considération vous démontrera l'injustice qu'il y aurait d'appliquer la règle que vous proposez à leur égard.

Elles reviendrait à ceci :—Les provinces d'Ontario et Québec, lorsqu'elles étaient en société, ont placé des fonds appartenant à certains dépôts dans des effets de différentes espèces.

Ces effets sont devenus la propriété des personnes intéressées dans les dépôts ; quelques-uns de ces effets sont d'une valeur douteuse, mais vous voulez que la Puissance ou la nouvelle société les prenne des mains d'Ontario et Québec au pair et réduise votre dette d'autant.

Vous ne paraissez pas penser que l'élément de valeur pour les nouveaux associés doive être pris en considération, mais que ces placements doivent être, qu'ils soient bons, mauvais ou douteux, tous portés au crédit des anciens associés au pair, quelque peu judicieux que ces anciens associés puissent avoir été dans le choix des effets, ou malgré même qu'ils les aient, par leurs propres actes, rendus sans valeur. S'il en est ainsi,—et vous pensez qu'il est juste en principe que la Puissance accepte tous les effets au pair,—sur quel principe vous abstenez-vous de demander que *toutes* les créances de chemins de fer, sans

distinction, que vous dites devoir être portées au crédit d'Ontario et Québec, soient également déduites de votre dette au pair ?

Vous n'en choisissez que trois que vous regardez comme bonnes, savoir : celle du Grand Occidental, une petite partie de celle du Nord (*Northern*), et une petite partie de celle du Grand Tronc.

Mais sur quel principe—si, comme vous le prétendez, tous les effets doivent être pris par la Puissance au pair en déduction de la dette provinciale—excluez-vous le reste des sommes dues par les chemins de fer Grand Tronc et du Nord ? Elles s'élèvent en tout à $29,345,000, et si l'on appliquait votre règle, elles réduiraient la dette d'Ontario et Québec, d'après l'état que vous en donnez, à environ $36,500,000 en chiffres ronds.

Je ne puis m'empêcher de croire que, sur réflexion, vous verrez l'injustice manifeste de cette proposition, et que vous acquiescerez à la règle proposée, savoir : Que les effets des dépôts suivront les fonds. Il n'y aurait aucune objection à ce que la Puissance les prît à *leur valeur réelle*, si elle pouvait être établie ; mais comme il est impossible de la constater, le moyen le plus pratique est que ces effets suivent les fonds et soient déduits du montant que la Puissance doit payer pour le compte de ces fonds de dépôt. Vous verrez qu'en réalité cela ne fait aucune différence que la Puissance paie sur le montant brut des fonds de dépôt sans déduction des effets, ou sur leur montant net après déduction, parce que dans le premier cas l'excédant de dette, dont l'intérêt aurait à être déduit de la subvention d'Ontario et Québec, serait accru dans la proportion exacte du montant additionnel payable par la Puissance sur le compte des dépôts.

4°. Dette indirecte.

Vous désirez que les $150,400 de ce que l'on appelle la dette indirecte soient déduites, aussi bien que les $698,056 que l'on propose de déduire.

Mais vous vous trompez en supposant que la Puissance n'est qu'éventuellement responsable de cette somme.

Les bons émis ne peuvent être distingués d'aucuns des autres bons. Il est vrai que les fonds sont tenus de nous rembourser et sont parfaitement en état de le faire, mais Ontario et Québec sont en possession de ces fonds. S'ils veulent nous payer le montant, nous le retrancherons. Si nous le laissons là, nous ne leur demandons pas de nous payer. Il est parfaitement indifférent pour eux et pour nous que vous les traitiez d'une manière ou de l'autre.

5°. Paiement par la Puissance de 5 pour cent d'intérêt sur les fonds mentionnés dans le paragraphe 7, savoir :—le fonds des Ecoles Communes, le fonds des Ecoles de Grammaire du H.-C., le fonds de l'Education Supérieure du B.-C., y compris le fonds des instituteurs invalides, le fonds de construction de l'Ecole Normale, et le fonds de bâtisse du H.-C.

Je ne vois pas comment il est possible d'éviter de régler cela maintenant. Il ne peut y avoir, en principe, aucune objection au plan que nous proposons, ou au taux de l'intérêt, parce que dans toutes les transactions entre la Puissance et les provinces, 5 pour cent est le taux de l'intérêt fixé.

La Puissance paie exactement le même taux d'intérêt aux provinces sur la créance composée de ces fonds, que celui qui est chargé aux provinces sur l'excédant de dette au-delà de 62½ millions qui est en partie créé par ces fonds, et comme vous ne donnez aucun motif précis d'objection à ce plan, je puis raisonnablement en conclure que vous n'en voyez pas vous-même.

Ayant ainsi discuté les différents points de quelque importance que vous avez soulevés comme se rattachant au montant de la dette telle qu'elle était le 30 juin 1867, il ne me reste plus qu'à m'occuper des 11e et 12e paragraphes de votre lettre, dans lesquels vous frondez la 17e règle que l'on propose d'appliquer aux transactions subséquentes au 30 juin. Je suis heureux de voir que vous approuvez généralement les plus importantes de ces règles, et spécialement les 3e, 4e, 5e, 6e, 15e, 16e et 17e, et toutes les autres avec quelques restrictions ou d'une manière conditionnelle, moins les 9e, 10e et 11e, par lesquelles il est proposé de porter certaines pensions ou gratifications au débit de la ci-devant province du Canada.

Quant à la règle par laquelle il est proposé de porter tous les paiements faits depuis le 30 juin 1867, en vertu d'engagements préexistants, contre la province qui a contracté ces engagements, il est nécessairement impossible de dire qu'elle n'opérerait pas dans

certains cas d'une manière injuste; mais comme il faut qu'il y ait quelque règle, l'on croit que celle qui a été adoptée s'applique d'une manière plus généralement équitable qu'aucune autre que l'on pourrait établir, et que les cas exceptionnels dans lesquels elle opérerait injustement seront moins nombreux que si l'on adoptait tout autre principe. S'il s'élève quelques cas d'une importance suffisante pour justifier l'application d'une règle exceptionnelle, on pourra les examiner à mesure qu'ils se présenteront. Mais la même règle doit s'appliquer aux transactions avec toutes les provinces.

Règles 2 et 7.

Paiement des balances de crédits pour arpentages ou édifices publics, et arrérages dus par des agents des terres de la couronne.

Il est évident que nous n'avons pas le pouvoir de recevoir des crédits à l'égard de l'emploi desquels il n'y a pas eu de contrat ou d'engagement d'aucune espèce; mais si les arpentages étaient en voie d'exécution aux conditions énoncées dans le rapport, savoir: Qu'ils n'auraient pu être arrêtés sans nuire à quelque individu, ils seront payés et portés au débit de la province comme arrérages.

Vous reconnaîtrez, je crois, l'injustice qu'il y aurait à modifier la règle 7, tel que vous le proposez dans le 11e paragraphe de votre lettre, de manière à forcer la Puissance à accepter comme bonnes créances tous les arrérages dus par d'anciens agents des terres de la couronne du Canada. La Puissance ne devrait pas être appelée à accepter aucune des *mauvaises* créances d'aucune des provinces, surtout lorsqu'elles proviennent de services laissés à l'administration distincte de ces provinces.

Règle 8—Capitalisation des pensions a 6 au lieu de 5%.

Je ne puis découvrir pour quel motif vous demandez qu'un taux d'intérêt exceptionnel soit appliqué à cette catégorie d'engagements, contrairement à celui qui régit toutes les autres transactions entre la Puissance et les provinces.

La Puissance ne vous charge que 5% sur le capital de ces pensions, et il ne peut y avoir aucune bonne raison pour laquelle un taux différent devrait régir le placement du montant nécessaire pour faire face à cette obligation.

Vous nous demandez de capitaliser ces paiements à 6%, et de ne recevoir de vous que 5%, et je suis sûr qu'en y réfléchissant vous reconnaîtrez l'injustice de cette proposition.

Vous désirez que les pensions ainsi capitalisées se bornent à celles établies par la loi. Je ne pense pas qu'il puisse s'élever de différence d'opinion relativement à la catégorie de pensions dont il faut s'occuper. La Puissance est responsable des engagements des diverses provinces, et quelques pensions, bien qu'elles ne soient pas payables en vertu d'une loi, sont devenues, à cause des circonstances qui leur ont donné lieu et de leur longue existence, aussi obligatoires que si elles étaient créées par un statut.

Je suis assez confiant pour espérer qu'en faisant les arguments que je vous ai imparfaitement exposés, les vues et opinions que vous exprimez dans votre lettre seront suffisamment modifiées pour rendre les points sur lesquels votre gouvernement diffère de celui de la Puissance peu nombreux et peu importants. Je suis convaincu que vous et vos collègues serez d'avis qu'au début de notre carrière il vaut mieux abandonner un point douteux plutôt que de donner lieu, en l'emportant, à l'impression de la part de quelque province qu'elle a eu, comme partie intégrante de la Puissance, à se charger d'un plus lourd fardeau qu'elle n'était clairement et incontestablement tenue de le faire, ou que, grâce à une simple interprétation critique et technique de la lettre de l'acte, elle a été privée d'un actif qui, dans l'idée de ceux qui ont rédigé la constitution, devait lui appartenir.

Nous avons à considérer non-seulement les seuls intérêts d'Ontario relativement à la ci-devant province du Canada, mais aussi jusqu'à quel point le mode de règlement des différents items peut affecter les nouvelles provinces qui ont été amenées dans la confédération, et si ce mode est conforme aux condititions d'union telles qu'elles les ont comprises.

Je suis convaincu que vous donnerez à cette considération tout le poids qu'elle mérite.

Quelles que soient les nouvelles charges qui doivent retomber sur la Puissance, et quelles que soient les sources de revenu dont elle sera privée, il faudra nécessairement y pourvoir ou les remplacer d'une manière ou d'une autre. Ce n'est pas à moi à vous rappeler

dans quelle proportion cette contribution retomberait sur Ontario ; bien que le gouvernement local puisse nominalement en retirer quelque profit, il faudra toujours que le peuple en supporte le fardeau. En face de ces considérations, je suis convaincu que le gouvernement de la Puissance rencontrera chez vous le même esprit qui l'anime dans le règlement des points de difficultés inséparables de la dissolution d'une société nationnale et de la répartition équitable de ses biens, et que des vues larges et libérales d'équité et de justice prévaudront plutôt que le désire d'obtenir quelques avantages individuels.

Je me propose maintenant de demander la considération formelle de Son Excellence en Conseil sur l'état des affaires et les règles proposées comme devant régir les transactions depuis le 30 juin 1867, et de soumettre en même temps vos objections et cette réponse. Nous avons voulu donner aux gouvernements d'Ontario et de Québec toute la latitude possible de discussion et de rectification de toute inexactitude, soit de faits, soit de principes ; mais le gouvernement de la Puissance ne peut pas différer beaucoup plus longtemps d'en venir à une conclusion, parce que, outre des considérations d'une nature plus importante, les comptes publics de la première année de l'Union ne peuvent être convenablement préparés tant que l'on n'aura pas décidé du montant de la dette et des principes qui doivent régir les paiements faits depuis l'Union.

J'ai l'honneur d'être, etc.,
(Signé,) JOHN ROSE,
Ministre des Finances.

L'Hon. E. B. Wood, M. P.,
Trésorier d'Ontario, Toronto.

(No. 616.)

Ottawa, 21 Novembre 1868.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint un état des affaires de la ci-devant province du Canada, et les règles d'après lesquelles il est proposé que les transactions depuis le 30 juin 1867 soient régies.

Vous avez déjà reçu communication non-officielle de ces documents par le Ministre des Finances, et j'ai maintenant l'honneur de vous informer que l'état et les règles en question ayant été soumis à Son Excellence le gouverneur-général en conseil, ils ont été, par un arrêté portant la date du 19 du courant, approuvés comme étant ceux qui doivent être soumis aux arbitres pour leur gouverne.

J'ai l'honneur d'être, etc.,
(Signé,) E. A. MEREDITH,
Sous-Secrétaire d'Etat.

L'Hon. C. Dunkin,
Trésorier de Québec, et
L'Hon. E. B. Wood,
Trésorier de la province d'Ontario, Toronto.

Département de la Trésorerie,
Toronto, 5 Décembre 1868.

Monsieur,—Une absence inévitable de Toronto, et d'autres affaires pressantes se rattachant aux travaux de la législature, qui est maintenant en session, m'ont empêché de répondre plus tôt à votre lettre du 21 novembre.

Je regretterais que le fait d'avoir donné à mes vues et opinions la forme officielle qu'elles revêtent dans ma lettre du 9 novembre pût avoir l'effet d'entraver ou retarder la conclusion définitive que je désire si vivement atteindre :—celle d'établir la dette de la ci-devant province du Canada, et de constater si les créances, crédits, engagements, propriétés et biens d'Ontario et Québec, afin d'arriver à leur prompte division et liquidation, tel que pourvu par l'acte de l'Amérique Britannique du Nord.

Permettez-moi de vous dire que tous les points soulevés dans ma lettre du 9 novembre avaient fait le sujet de discussions verbales, et, jusqu'à ce que j'eus reçu votre lettre du 2 novembre, j'avais lieu d'espérer, d'après ce qui était ressorti de ces discussions, que vous étiez prêt à reconnaître la justice des changements proposés dans l'*Etat des Affaires*, et que vous seriez induit à incorporer ces changements dans un " Etat des affaires revisé et des règles devant régir les transactions depuis le 30 juin 1867."

Mais la teneur de votre lettre du 2 novembre a fait évanouir toutes ces espérances.

En conséquence, comme les items à propos desquels nous différions étaient importants, et comme je ne voyais aucune raison de croire que nous en arriverions à un résultat satisfaisant par de nouvelles entrevues personnelles, et comme le public en général, dont nous sommes les serviteurs, était seul intéressé et avait droit de connaître les vues de ceux qui sont chargés de la grave responsabilité qui découle des points en litige sous considération, j'ai cru qu'il était de mon devoir, dans l'intérêt du public et afin d'arriver à un prompt règlement, d'exposer officiellement les vues que j'avais cherché à faire prévaloir auprès de vous et de l'auditeur dans les entrevues non-officielles que nous avions eues à ce sujet.

Je ne suis pas convaincu que j'aie eu tort, car en réalité je nai fait que ce que vous me suggériez vous-même : " soit accepter définitivement l'état de compte tel que fourni, soit de mettre le gouvernement de la Puissance en possession des points à l'égard desquels j'avais quelques objections à faire."

Vous ne vous trompez pas en supposant que je désire sincèrement agir d'une manière libérale et équitable envers toutes les sections de la Puissance.

Je vais maintenant passer en revue les cinq points auxquels vous attachez une importance spéciale dans votre lettre du 21 novembre.

Dette du C. F. G. O.

Je conviens parfaitement avec vous que, par l'acte de l'A. B. N., " même d'après les strictes règles d'interprétation légale," les dettes des chemins de fer sont la propriété absolue de la Puissance, exactement comme les fonds, l'argent en caisse, les balances entre les mains des banquiers et les valeurs, *mais qu'elles doivent être déduites de la dette publique de la ci-devant province du Canada.* L'on ne peut prétendre que l'argent dû par le chemin de fer G. O. n'est pas une créance, et si c'est une créance, alors c'est une " valeur." Donc, en nous en tenant à ce qui est " écrit," il est inévitable de conclure que, tandis que la créance est la propriété de la Puissance, elle doit aller en déduction de la dette de la ci-devant province du Canada. On ne peut tirer aucun argument contre cette conclusion de la troisième cédule de l'acte de l'A. B. N. Si l'on admet que les mots " hypothèques et autres dettes dues par les compagnies de chemins de fer " étaient destinés à comprendre et comprennent en effet les dettes des chemins de fer dans la ci-devant province du Canada, une pareille concession est parfaitement conforme à l'interprétation que je veux donner à l'acte. Ces créances sont la propriété de la Puissance, " *mais seront déduites de la dette de la ci-devant province du Canada.*" Cela peut être discuté, je l'admets ; mais envisagé sous les circonstances qui l'entourent, et interprété en rapport avec l'ensemble de l'acte, il est évident, je pense, que les " chemins de fer et actions dans les chemins de fer, hypothèques et autres dettes dues par les compagnies de chemins de fer," mentionnés dans la troisième cédule, n'ont aucun rapport quelconque avec les chemins de fer, actions dans les chemins de fer, hypothèques ou dettes dues par les compagnies de chemins de fer dans la ci-devant province du Canada. Mais comme vous ne paraissez pas partager l'opinion que la troisième cédule ait une portée réelle relativement à l'interprétation qu'il faut donner aux sections de l'acte au sujet de la question maintenant sous considération, je m'abstiens de mentionner les nombreux arguments qui se présentent en foule à mon esprit à l'appui de la proposition que la troisième cédule n'a aucun rapport aux chemins de fer, actions dans les chemins de fer, hypothèques ou dettes dues par les compagnies de chemins de fer dans la ci-devant province du Canada, et ce que je prétends maintenant n'est pas en *opposition*, mais en *harmonie* avec une interprétation même contraire de la troisième cédule.

Je ne connais rien des faits en dehors de ce qui est " écrit " et dont vous tirez votre principal argument à l'égard des dettes de chemins de fer en contestation. Je suis, pour un, d'opinion qu'il a été ou qu'il sera ajouté peu de chose à la richesse ou aux revenus de

la Puissance par l'acquisition des chemins de fer du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse. Ce sera bien assez, je pense, qu'Ontario supporte, par ses taxes, la plus grande partie des dépenses qu'il faudra annuellement faire à même le trésor fédéral, pour maintenir et exploiter ces chemins de fer, sans qu'elle soit appelée à abandonner $4,359,272.03 de bonnes créances, sous prétexte qu'il est juste et équitable de le faire, comme compensation de chemins de fer qui seront une source constante de dépenses pour la Puissance. Si des chemins de fer beaucoup plus favorablement situés sous le rapport des affaires peuvent à peine couvrir leur frais d'exploitation, sous la régie de compagnies particulières, que doit-on attendre de ces chemins de fer de l'est, sous la régie du gouvernement ? Ontario, comme vous le dites fort bien, devra supporter la plus forte partie des impôts de la Puissance, et devra, en conséquence, payer la plus grande partie de la forte somme qui doit être employée à la construction du chemin de fer Intercolonial—entreprise qui, lorsqu'elle sera terminée, deviendra aussi, je le crains, une source constante de dépenses pour la Puissance. Je crois donc que les sacrifices qu'Ontario a faits et est encore prête à faire sont suffisants, sans qu'on lui demande d'ajouter aux nombreuses concessions qu'elle a déjà faites la forte somme de $4,359,272.03. Je ne vois ni loi, ni équité, ni justice dans cette demande.

Je parlerai plus loin des dettes spéciales des chemins de fer Grand Tronc et du Nord.

Banque du Haut-Canada.

Outre les observations que j'ai faites dans ma lettre du 9 novembre, et de l'argument qui découle de la simple lecture du statut, permettez moi d'attirer votre attention sur l'évidente distinction faite, dans la 107e section de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, entre une " balance entre les mains des banquiers " et " l'argent en caisse." Cette distinction si claire et si positive rend inutile que je discute le moindrement les arguments que vous avez tirés de la supposition et prétention que " l'argent en caisse " et les " balances entre les mains des banquiers " signifient une seule et même chose. Quoique vous donniez à entendre le contraire, je suis informé que le gouvernement de la ci-devant province du Canada n'a pas passé l'ordre en conseil (et je doute qu'il eût le pouvoir de le faire) par lequel le paiement de cette créance a été mis en danger ou ajourné. Il est donc admis que, lors de la formation du gouvernement fédéral et après, cette créance était bonne,—que l'actif de la banque était suffisant pour y faire face sans qu'on eût à revenir contre les actionnaires,—et qu'un bref d'expertise et exécution aurait réalisé cette créance en entier.

Je ne dirai rien du doute que vous exprimez sur la question de savoir si tous les biens ne devraient pas être réalisés avant qu'une procédure par expertise et exécution pût être efficacement adoptée. Il me semble que ce doute n'a pas besoin de commentaires.

Or, tandis qu'il était admis que la créance était bonne—les biens suffisants—et que le bref d'expertise pouvait être émis,—le gouvernement fédéral intervient et s'empare de cette créance, et par sa législation durant la dernière session, 31 Vict., chap. 17, sans le consentement du gouvernement d'Ontario, la règle de telle manière qu'il se dépouille de tous les avantages qu'il avait et qui suffisaient abondamment pour lui permettre de se faire payer en entier. Je ne puis concevoir que le gouvernement fédéral vienne dire que c'est *maintenant* une créance douteuse et qu'il ne devrait pas être appelé à l'accepter au pair en déduction de la dette de la ci-devant province du Canada. Il serait tout à fait impossible à la Puissance, *maintenant*, de subroger Ontario dans tous les droits que la Puissance avait antérieurement à l'acte de la dernière session.

La proposition que vous faites, qu'Ontario prenne cette créance et s'en charge comme faisant partie du passif d'Ontario, n'a donc aucune signification.

Placements des Fonds de Dépôt.

Je n'admets nullement que vos arguments à l'égard des placements des fonds de dépôt soient concluants. Les considérations que vous faites valoir ne m'étaient pas échappées, mais il me semblait que l'acte était trop clair et trop explicite pour admettre que ces placements fussent traités comme vous le proposez, et je dois avouer que je ne vois rien dans vos observations qui puisse m'engager à changer l'opinion que je m'étais formé sur le sujet. Cependant, comme ces placements sont si irrémédiablement mauvais qu'il n'y a aucune possibilité de les recouvrer, je ne pense pas qu'il vaille la peine

d'insister obstinément sur une règle d'interprétation inflexible à l'égard de leur règlement; si ces placements constituaient le seul point de différend, je pense que l'on pourrait facilement arriver à un compromis satisfaisant pour toutes les parties.

Vos observations à l'effet que le principe que je propose embrasserait toutes les créances, bonnes, mauvaises ou douteuses, n'ont, je crois, que peu de poids lorsqu'on les rapproche des remarques que je faisais dans ma lettre du 9 novembre, que je n'ignorais pas qu'il y avait beaucoup d'autres créances dont je n'avais pas parlé et qui, pourrait-on prétendre, devraient aller aussi en déduction de la dette, mais que ces créances étaient devenues, par législation spéciale, pure négligence, ou par d'autres causes, parfaitement sans valeur, et qu'il serait déraisonnable de demander qu'elles fussent déduites de la dette. Comme de raison, je voulais parler de la dette *capitale* du chemin de fer Grand Tronc, et de la dette *capitale* du chemin de fer du Nord (*Northern*), qui avaient pratiquement été biffées des comptes par la législation. Ces deux créances forment la plus grande partie des $29,345,000 dont vous parlez.

Prétendez-vous que ces dettes de chemins de fer (je veux dire le capital dû par les chemins de fer Grand Tronc et du Nord) ont été portées comme quelque chose de solide et de tangible en compensation des chemins de fer du Nouveau Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, par les auteurs du projet de confédération ? Si vous ne le prétendez pas, si en réalité la législation les a pratiquement effacées des comptes, si toutes les parties les ont traité comme surannées, quelle inconséquence y a-t-il de ma part à les traiter de la même manière dans l'interprétation de l'acte de l'A. B. N.

A ce propos, je désire attirer votre attention sur le fait que les bons du chemin de fer Grand Tronc ($243,406.33) se trouvent sur un pied tout à fait différent de ce que vous appelez le capital du chemin de fer Grand Tronc. Cette dette a été contractée longtems avant la construction du chemin de fer. Le gouvernement fit des avances au Grand Tronc, et ces bons furent émis en vertu de l'acte des arrangements de 1862. Les bons du chemin de fer du Nord (243,333.33) sont aussi le résultat d'un compromis en vertu de l'acte, par lequel les avances faites à ce chemin de fer furent pratiquement biffées sur le paiement de certains arrérages d'intérêt. Ce sont emphatiquement des garanties pour le paiement d'argent.

Ils auraient pu être vendus en tout tems sur le marché, et même la veille du jour où l'acte d'Union est devenu en vigueur; donc, à l'égard de ces bons des chemins de fer Grand Tronc et du Nord, il me semble qu'il ne peut y avoir de contestation.

De fait, comme ils sont compris dans le compte de placement du fonds consolidé, dont j'ai proposé que tout le montant ($997,666.72) soit déduit de la dette publique, à laquelle proposition vous n'avez fait aucune objection, je suppose que vous reconnaissez l'exactitude des vues que j'ai exprimées, tant à l'égard de ces bons de chemins de fer qu'à l'égard de tous les autres items qui figurent dans le compte de placement du fonds consolidé.

DETTE INDIRECTE.

Je proposais, comme le mode le plus simple de régler la question de la dette indirecte, de la retrancher complètement des deux côtés de l'*Etat des affaires*. A cela, vous avez fait l'objection que la Puissance en est primairement responsable. Techniquement, vous avez raison, mais pratiquement vous êtes dans l'erreur. La loi impose l'obligation à chaque institution ou corporation pour laquelle il a été fait des avances au moyen de bons par la ci-devant province du Canada, de subvenir au paiement de l'intérêt et du capital de ces bons. Néanmoins, comme les institutions ou les fonds sur le crédit desquels la créance de $150,400 exceptée a été créée reviendront aux provinces, sans déduction et libres de ces charges, il n'y a pas de conflit inconciliable à l'égard de la "dette indirecte."

FONDS DES ECOLES COMMUNES, FONDS DES ECOLES DE GRAMMAIRE DU H.-C., FONDS DE L'EDUCATION SUPÉRIEURE DU B.-C, Y COMPRIS LE FONDS DES INSTITUTEURS INVALIDES ET LE FONDS DE CONSTRUCTION DE L'ECOLE NORMALE, ET FONDS DE BATISSE DU H.-C.

Je ne pense pas que le gouvernement d'Ontario soit autorisé à traiter ces fonds de la manière que vous proposez. Son action serait *ultra vires*. Si le peuple d'Ontario décidait

de faire placer ces fonds, il pourrait peut-être et même très probablement les placer dans de bons effets à 6%. Votre gouvernement doit ces deniers. Au lieu de payer le capital, vous proposez de payer 5% d'intérêt à perpétuité. Je ne suis pas prêt à dire que le peuple d'Ontario acceptera cette proposition. Je prends note de ce que vous dites au sujet du paiement de 5% sur toutes les transactions entre la Puissance et les Provinces. Cette règle ne s'applique pas à des dettes dues par la Puissance à de tierces parties, comme c'est le cas pour les dettes sous considération. Comme ces fonds sont destinés à des fins publiques, il peut se faire qu'Ontario et Québec les anéantiront complètement et les fondront dans les revenus généraux des provinces, et qu'elles pourvoieront par des crédits annuels ou autrement aux besoins à l'égard desquels ces fonds spéciaux ont été créés. En le faisant, l'on éviterait beaucoup de travail et de complications. Je répète donc que votre proposition à l'égard de ces fonds n'a rien à faire avec la constatation de la dette de la ci-devant province du Canada, et ne peut être prise maintenant en considération.

Je crois maintenant avoir répondu, mais pas aussi longuement que je l'aurais désiré si j'en avais eu le tems, aux principaux points de votre lettre. Je ne dis rien à propos des "règles." Je suis d'avis qu'au moyen d'une discussion verbale, nous pourrions nous entendre sur des principes qui seraient justes pour tous. Mais je suis bien malgré moi forcé de dire que je crains que les "règles" que vous avez posées opéreront, en pratique, d'une manière injuste. Je répète que je crois qu'il serait imprudent de nous lier par des "règles" inflexibles, à l'égard de la classification et de la répartition des nombreux et compliqués items de dette et de crédit qui peuvent surgir des questions de comptes et de transactions avant et après le 30 juin 1867.

En terminant, je me contenterai de dire que mes collègues et moi-même désirons sincèrement rendre justice à toutes les provinces de la Puissance; mais en même tems, comme nous sommes spécialement chargés des intérêts de cette province, et que nous sommes convaincus que nous ne demandons rien que ce qui est juste et légitime, rien dont aucune province ne peut raisonnablement se plaindre, nous devons adhérer fermement aux vues que nous avons exprimées à l'égard de la dette de la ci-devant province du Canada, jusqu'à ce que l'on nous prouve que nous sommes dans l'erreur. J'ai entendu dire qu'à la conférence de Québec il avait été parfaitement entendu et déclaré que la créance du chemin de fer Grand Occidental devait aller à la nouvelle société comme équivalent des chemins de fer du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse. S'il était prouvé et démontré d'une manière incontestable qu'il y a eu une pareille entente, je suis bien certain, quoique je regarderais cette convention comme peu équitable, que la province d'Ontario exécuterait cette entente de bonne foi.

Je ne donne pas le moins du monde mon assentiment à la proposition que le gouvernement fédéral a le droit de déterminer la dette de la ci-devant province du Canada. Il n'en a pas plus le pouvoir que le gouvernement de Québec ou d'Ontario. Toute conclusion à cet égard doit être le résultat de l'action collective des trois gouvernements. Si donc il est impossible de s'entendre—comme cela paraît l'être—je me permettrai de vous inviter à prendre bientôt en considération quelque plan par lequel les questions en litige peuvent être réglées. Aurons-nous recours à un arbitrage ou à quelque autre moyen? J'ai attiré votre attention sur ce point dans la dernière partie de ma lettre du 9 novembre, mais cependant vous n'en dites pas un mot. Je désire vivement connaître vos vues sur ces différents points assez tôt pour que nous puissions, avant que la législature ne soit prorogée, obtenir de la législature l'autorisation de nous occuper efficacement de toute cette question durant la vacance.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,) E. B. WOOD.

L'Hon. JOHN ROSE,
Ministre des Finances, Ottawa.

MÉMOIRE D'UNE CONFÉRENCE NON-OFFICIELLE ENTRE LE TRÉSORIER D'ONTARIO ET LE MINISTRE DES FINANCES.

1. *Créances de chemins de fer—Grand Occidental.*—Lettre officielle au sujet de l'intention des auteurs de l'acte, qu'elle devrait revenir à la Puissance, sera fournie pour la considération du gouvernement d'Ontario.

Quant aux deux sommes dues par les chemins de fer du Nord et du Grand Tronc, Ontario prétend qu'elles sont sur un pied différent, que ce ne sont pas des propriétés de chemins de fer, mais un actif qui doit aller en déduction de la dette d'Ontario et Québec.

2. *Banque du Haut-Canada.*—Ontario prétend que toute cette somme doit aller en déduction de la dette, tandis que la Puissance prétend qu'elle ne doit être prise que pour ce qu'elle vaut.

La Puissance propose que cette question soit laissée de côté pour être réglée plus tard,—le point devant être réglé, soit par l'autorité du parlement fédéral, soit de toute autre manière qui pourra être convenue par les deux gouvernements, et lorsqu'il sera réglé la proportion que les arbitres adjugeront à chaque province s'appliquera, soit à la créance nominale, soit à ce qu'elle pourra valoir; mais Ontario n'est pas encore prête à accepter aucune proposition définitive, excepté si on adjuge à la ci-devant province la créance entière.

3. *Placements des Fonds de Dépôt.*—Seront traités tel que le propose l'auditeur dans les minutes du conseil.

4. *Dette indirecte.*—A traiter tel que proposé dans les minutes du conseil.

5. Quant aux *fonds des écoles communes* et autres, Ontario ne peut accepter la proposition de les laisser à intérêt, tandis que la Puissance regarde la question comme réglée par la législation impériale ou autre, et qu'elle ne peut être modifiée que par autorité du parlement; mais cette opinion n'est pas partagée par Ontario.

6. Les terres de la couronne et le compte indéterminé des T. C. seront déduits des deux côtés du compte.

7. Les principes qui doivent régir les transactions depuis le 30 juin sont généralement approuvés; mais Ontario doit se réserver le droit de faire objection à tout item ou à tous les items de détail qu'elle croira injustement portés au débit, dont la Puissance tiendra un compte minutieux.

8. Quant aux trois items compris dans les règles 9, 10 et 11, les objections sont maintenues. Le plan proposé sous le No. 2, ou quelque autre plan de règlement, sera adopté suivant qu'il sera convenu.

OTTAWA, 19 Décembre 1868.

MONSIEUR,—La nature satisfaisante des entrevues qui ont eu lieu entre nous le 12 et le 14 du courant, à Toronto, où j'ai reçu votre lettre du 5, me décharge de la nécessité de répondre au long et d'une manière formelle à cette communication.

J'étais convaincu que le sujet de notre différend n'avait besoin que d'être examiné dans un esprit de justice et d'équité pour faire disparaître une grande partie des difficultés qui semblaient d'abord devoir surgir, et j'apprécie parfaitement le désir que vous avez manifesté d'arriver à de justes conclusions sur les différents points discutés par nous.

Ces points étant compris dans le mémoire non-officiel ci-joint de nos entrevues, je n'ai pas besoin d'en parler ici autrement que pour dire qu'ils me paraissent avoir fait disparaître les autres obstacles qui ont empêché jusqu'ici les arbitres de commencer leurs travaux.

1o. Nous pouvons loyalement tenir pour certain qu'à l'égard de la dette du Grand Occidental il sera donné des preuves que, d'après l'entente des auteurs de l'acte d'Union, la somme due fait partie de l'actif de la Puissance, tout autant que les chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick. Je ne répondrai donc pas à vos observations sur ce chapitre, quelque dignes de considération qu'elles auraient pu être comme arguments antérieurement aux arrangements qui ont été ensuite incorporés dans l'acte.

Quant aux moindres sommes dues par les chemins de fer du Grand Tronc et du Nord, je vous informerai bientôt de ce qu'en aura décidé le gouvernement fédéral, lorsqu'il aura examiné toutes les circonstances sous lesquelles ces dettes ont été contractées; mais, dans tous les cas, elles ne pourront modifier que le montant à déduire de l'excédant de dette, et ne peuvent modifier la proportion de cet excédant afférant à Ontario et Québec respectivement.

2.—DETTE DE LA BANQUE DU HAUT-CANADA.

Quelle que puisse être la décision ultérieure relativement à cette créance, il n'est pas nécessaire qu'elle retarde les travaux des arbitres.

Il sera de leur devoir de dire quelle proportion de l'excédant de dette chaque province devra supporter. Il est évidemment impossible (à cause des arrérages qui restent à régler et qui rentrent encore tous les jours) d'établir, d'ici à quelque temps encore, le chiffre précis de cette dette. Mais la proportion que les arbitres pourront adjuger à chaque province s'appliquera au chiffre de la dette telle que définitivement établie.

En conséquence, que la Puissance soit plus tard obligée de prendre cette créance de la banque à sa valeur nominale (ce que je ne puis cependant pas admettre,) ou seulement à sa valeur réelle, cela ne peut modifier la proportion qui sera assignée à chaque province, et comme le montant exact de l'excédant devra, pour les raisons déjà déduites, être nécessairement indéterminé pendant quelque temps, cet item sera déduit, en tout ou en partie, lorsque nous serons arrivés à une solution par l'un ou l'autre des moyens proposés.

3.—Placement des fonds de dépot, dette indirecte, Terres de la Couronne, et compte indéterminé des Terres de la Couronne.

Le résultat de notre discussion fait qu'il est inutile pour moi de faire aucune observation sur la partie de votre lettre qui a rapport à ces items, car je comprends que vous admettez que les principes posés sont raisonnables.

4.—Fonds des Ecoles Communes, Fonds des Ecoles de Grammaire du H.-C., Fonds de Batisse du H. C., Fonds de l'Education Supérieure, B.-C., y compris le fonds de construction de l'Ecole Normale.

Quelles que soient les réclamations qui pourront plus tard être faites à l'égard du capital de ces fonds, cela ne peut en attendant modifier le montant de la dette, sa répartition entre les provinces, le taux de l'intérêt, ni la division de l'actif.

5.—Règles applicables aux transactions depuis le 1er Juillet 1867.

Conformément à notre arrangement, je veillerai à ce qu'il soit tenu une liste exacte de chaque item porté au débit du compte d'après les règles soumises pour la gouverne générale. Cette liste pourra être examinée par vous et le trésorier de Québec, et si l'application des règles se trouvait être, à l'égard de quelque item en particulier, manifestement injuste, votre objection recevra toute considération de la part du gouvernement fédéral. L'auditeur général a été chargé de garder des feuilles manuscrites de tous les items douteux.

Vous m'invitez à donner une prompte attention à quelque plan par lequel la question en difficulté pourra être réglée, et vous demandez si ce sera par un arbitrage entre la Puissance et Ontario, ou autrement.

Vous reconnaîtrez, je pense, en y réfléchissant, que comme la responsabilité retombe sur le gouvernement fédéral, le droit de régler les questions de la nature de celles dont vous parlez devrait lui appartenir.

Bien que ce droit me paraisse incontestable, je pense néanmoins qu'il est désirable que nous en venions à un règlement de tous les points qui soulèvent quelque différence d'opinion, de telle manière que ceux dont les intérêts sont en jeu puissent être convaincus que l'on en est arrivé à une décision autrement que par un simple arbitrage,—que les parties intéressées auront une voix dans cette décision, et que, quelque raisonnable et juste qu'elle puisse être en elle-même, elle ne devrait pas avoir le caractère d'une décision rendue par autorité seulement.

Nous avons déjà, par une discussion modérée et franche, élagué plusieurs points de difficulté, et je ne désespère pas, si nous continuons à être animés du même esprit, d'en voir disparaître encore d'autres.

Je serais peiné de prévoir la nécessité d'avoir recours à quoi que ce soit qui ressemblât à un arbitrage entre la Puissance et les Provinces jusqu'à ce que nous ayons épuisé toutes les ressources de la négociation, et jusqu'à ce que le juste exercice de l'autorité de la Puissance ait atteint ses limites. Je ne pense pas encore que cela soit le cas ; mais si vous croyez, comme mesure de précaution, qu'il soit désirable pour le gouvernement d'Ontario de demander quelque autorisation de la législature, j'espère qu'elle sera d'un caractère tellement général qu'elle ne nous empêchera pas d'adopter toute ligne de conduite qui, sur plus ample considération, nous paraîtra à tous deux

devoir mieux conduire à un règlement amiable et juste de tous les points particuliers de différence qui, lorsque nos propres efforts pour en venir à une entente seront épuisés, resteront encore à régler.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,) JOHN ROSE, *Ministre des Finances.*

L'Hon. E. B. WOOD,
Trésorier d'Ontario, Toronto.

OTTAWA, 16 Janvier 1869.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'attirer votre attention sur la lettre de M. le Sous-Secrétaire d'Etat Meredith, du 21 novembre dernier, vous transmettant un état des affaires de la ci-devant province du Canada, préparé à propos de l'arbitrage entre les provinces de Québec et Ontario.

Comme il s'est écoulé quelque temps depuis la date de cette lettre, et comme j'espère que vous avez eu l'occasion, dans l'intervalle, de vous procurer des renseignements sur les divers détails de ces comptes, je suis chargé de vous exprimer l'espoir que le gouvernement de Québec est maintenant en état de dire s'il approuve l'état transmis.

Le gouvernement fédéral désire certainement donner aux gouvernements de Québec et d'Ontario tout le temps nécessaire pour s'assurer de l'exactitude de ces comptes, mais en même temps, il ne peut perdre de vue l'importance de laisser les arbitres commencer leurs travaux le plus tôt possible.

Sous ces circonstances, j'espère que vous me favoriserez bientôt d'une communication de votre part à l'égard de l'état en question, soit que vous l'acceptiez tel qu'il est au nom du gouvernement de Québec, soit que vous énonciez les objections que le gouvernement de Québec peut avoir contre quelqu'un des items de ce compte.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,) H. L. LANGEVIN, *Secrétaire d'Etat.*

L'Hon. C. DUNKIN,
Trésorier Provincial, Québec.

N. B.—Une lettre semblable a été adressée à M. Wood.

DÉPARTEMENT DE LA TRÉSORERIE, PROVINCE DE QUÉBEC,
Québec, 30 Janvier 1869.

MONSIEUR,—Je suis fâché que la maladie m'ait empêché d'accuser plus tôt réception de votre lettre du 16 courant, me rappelant celle de M. le sous-secrétaire Meredith en date du 21 de novembre dernier, à propos de l'Etat des Affaires de la ci-devant province du Canada, proposé par le gouvernement fédéral comme base de l'arbitrage entre les provinces de Québec et d'Ontario.

Il n'est pas nécessaire que je vous assure que, si je n'ai pas de suite répondu formellement à cette lettre, ce n'était pas par manque de désir de ma part, ou de la part du gouvernement de Québec, d'amener l'affaire en question à la plus prompte et la plus satisfaisante conclusion possible. Nous avions donné d'amples preuves de ce désir, non-seulement depuis la première communication non-officielle qui m'a été faite de cet Etat des Affaires en septembre dernier, mais en tout temps avant cette époque. Nous sentions, cependant, que pour obtenir ce résultat si désiré, il était nécessaire de prendre toutes les précautions possibles contre toute erreur en soulevant des contestations officielles entre la Puissance et les deux provinces, ou l'une ou l'autre d'entre elles,—et même contre toute inexactitude dans l'énoncé de faits relatifs à toute question se rattachant à ces contestations.

La teneur de la lettre de M. l'auditeur Langton, en date du 17 novembre, qui m'a été adressée sur l'ordre du Ministre des Finances en réponse à celle que j'avais adressée non-officiellement à ce dernier, le 9 du même mois, prise conjointement avec le fait qu'aucune autre réponse n'avait été faite aux observations que j'avais soumises à l'égard de cet état pendant qu'il était sous discussion non-officielle, a beaucoup ajouté à la difficulté de ma tâche à cet égard,—sans vous rappeler que ce ne fut que quelque temps après que je reçus non-officiellement de nouveaux renseignements d'importance qui pussent me permettre de la remplir. A cette époque, la réunion de notre législature était si rapprochée, et la presse de l'ouvrage à préparer en conséquence était si grande, qu'il me fut impossible de terminer immédiatement la réponse que j'avais commencée.

Je ne manquerai pas, cependant, de vous la transmettre le plus tôt qu'il me sera possible.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

CHRIST. DUNKIN, *Trésorier.*

L'Hon. H. L. LANGEVIN, C. B.,
Secrétaire d'Etat.

BUREAU D'AUDITION, Ottawa, Février 1869.

MON CHER MONSIEUR,—Les détails des états qui vous ont été envoyés des recettes et dépenses pour le compte d'Ontario ont besoin, comme vous le savez, d'être revisés. Cette révision se poursuit maintenant d'après les règles établies pour ce qui doit être porté au débit de la Puissance, de la province, ou des provinces individuelles. Au lieu d'attendre, pour faire le compte des intérêts, jusqu'à ce que cette révision soit terminée, je pense qu'il vaudra mieux vous envoyer l'état que vous demandez, basé sur les comptes tels qu'ils vous ont d'abord été fournis. Il établit le principe, et il est à peu près exact, et il vaut mieux que la révision nécessaire soit faite tout d'un coup.

Je vous envoie aussi l'état du fonds d'emprunt municipal jusqu'au 31 décembre, tel qu'il figurera dans vos livres, mais vous vous rappellerez que dans nos livres nous ne portons au crédit que les sommes réellement reçues, sans tenir aucun compte de l'intérêt accumulé sur le fonds d'amortissement.

Depuis janvier, nous avons reçu $200 de Canborough, et je pense que vous serez mieux au fait de ce qui se fera à ce sujet si nous vous donnons un mandat à la fin de chaque mois pour ce que nous aurons reçu. J'ai donc émis un mandat en votre faveur pour la somme de $200.

J'ai l'honneur d'être, etc.,
(Signé,) JOHN LANGTON.

L'hon. E. B. WOOD.

LA PROVINCE D'ONTARIO, en compte avec la Puissance du Canada, du 1er juillet au 31 décembre 1868.

	AR.		$ cts.	$ cts.
1868				
Juillet 1er	Par 6 mois de subvention, moins l'intérêt		.....	466,491 96
Do 1er	Par 6 mois d'intérêt sur fonds de dépôt		.....	68,203 61
Août 27...	Par balance, tel que par compte ci-joint		875,064 77	
	Intérêt par do		23,816 11	
				898,880 88
Septembre 30..	Par intérêt sur balance de subvention de juillet, par convention du 30 juin, savoir.:—			
	Trois mois, à cinq pour cent. sur	$466,491 96		
	MOINS—Payé à compte, 18 juillet	300,000 00		
		$166,491 96		
			.....	2,081 14
Décembre 31..	Par recettes depuis le 31 juillet		51,866 29	
	MOINS—Dépenses		1,448 23	
				50,418 06
				1,486,077 65
	DT.			
1868				
Juillet 18..	Pour argent		300,000 00	
Septembre 28..	do		500,000 00	
Octobre 1..	do		303,750 00	
Novembre 13..	do		40,000 00	
Do 17..	do (produit du F. d'E. M)		134,693 65	
Décembre 12..	do		100,000 00	
				1,378,443 65
	Balance au 31 décembre 1868		.....	107,634 00
1869				
Janvier 18..	Pour argent par recettes du F. d'E. M. au 31 décembre 1868		.....	3,840 00
	Balance		.....	$103,794 00

BUREAU D'AUDITION, Ottawa, Janvier 1869.

LA PROVINCE D'ONTARIO en compte d'intérêt jusqu'au 27 août 1868, avec la Puissance du Canada.

		$ cts.	$ cts.	$ cts.
1867 Juillet 1..	Pour 6 mois de subvention	558,436 40		
	MOINS—6 mois d'intérêt sur 5-9 of $9,500,000	131,944 44		
		426,491 96		
	Moitié d'indemnité supplémentaire	40,000 00		
			466,491 96	
	Fonds de revenu des Ecoles de Grammaire	.....	18,167 65	
	Balance d'octroi des Ecoles Communes	.....	126,999 87	
	do Chemins de Colonisation	.....	65,939 00	
	do d'Instruction Agricole	.....	100 00	
	Balance à son crédit, 1er juillet	.....	677,698 48	
Décembre 31..	Par argent payé le 9 août	40,000 00		
	Dépenses jusqu'à cette date	531,710 17		
		571,710 17		
Do 31..	Pour recettes jusqu'à cette date	186,895 84		
			384,814 33	
	Balance à son crédit, 31 décembre	.....	292,884 15	
1868 Janvier 1..	Pour 6 mois de sub., moins int. comme ci-dessus	.....	466,491 96	
	do 6 mois d'intérêt sur le fonds de bâtisse, H.-C.	37,530 22		
	do do fonds des Ecoles de Grammaire	7,819 23		
	do do 5-9 du fonds des Ecoles Communes	22,856 16		Un mois d'intérêt à 3 pour cent.
			68,205 61	
	Balance à son crédit 1er janvier	.....	827,581 72	2,068 95
Do 31..	Par recettes durant le mois	67,681 41		
	MOINS—Dépenses	13,865 59		
			53,815 82	
	Balance	.....	881,397 54	2,203 49
Février 28..	Par recettes durant le mois	17,116 76		
	MOINS—Dépenses	626 20		
			16,490 56	
	Balance	.....	897,888 10	A 4 p. cent. 2,992 96
Mars 31..	Pour argent payé le 5 mars	90,000 00		
	Par dépenses durant le mois	1,483 14		
		91,483 14		
	MOINS—Dépenses	8,962 59		
			82,520 55	2,717 89
	Balance	.....	815,367 55	
Avril 30..	Par recettes durant le mois	20,057 16		
	MOINS—Dépenses	607 51		
			19,449 65	Un mois à 5 pour cent.
	Balance	.....	834,817 20	3,478 40
Mai 30..	Par recettes durant le mois	11,982 89		
	MOINS—Dépenses	1,419 84		
			10,563 05	
	Balance	.....	845,380 25	3,522 42
Juin 30..	Par recettes durant le mois	18,806 05		
	MOINS—Dépenses	1,275 40		
			17,530 65	
	Balance	.....	862,910 90	3,595 46
Juillet 31..	Par recettes durant le mois	12,453 87		
	MOINS—Dépenses	300 00		
			12,153 87	
	Balance	.....	875,064 77	(27 jours) 3,236 54
Août 27..	Par intérêt jusqu'à cette date	.....	23,816 11	$23,816 11
	Transporté au compte général	.....	$898,880 88	

DÉPARTEMENT DE LA TRÉSORERIE,
Toronto, 9 Février 1869.

MONSIEUR,—J'ai reçu de l'auditeur-général un état de compte d'intérêt entre la Puissance et Ontario, ainsi que je vous l'ai déjà dit.

Mettant de côté toute considération d'exactitude ou d'inexactitude sous d'autres rapports, je prends la liberté d'attirer votre attention et celle de l'auditeur-général sur une erreur cardinale.

L'auditeur-général commence son état en déduisant le paiement supposé d'intérêt semestriel de la subvention et de l'indemnité semestrielles qui, d'après l'acte d'Union, doivent être payées d'avance. Cela est si manifestement incorrect que je ne puis m'empêcher d'exprimer ma surprise de ce que l'auditeur-général ait pu tomber dans cette erreur.

La subvention et l'indemnité semestrielles doivent être payées d'avance, et l'intérêt sur l'excédant de dette au-delà de $62,500,000 doit être, lorsqu'il sera échu, déduit de la subvention,—mais c'est là tout l'intérêt imputable en vertu de la section 112 de l'acte d'Union. L'on ne peut dire, je pense, que l'intérêt au taux de cinq pour cent par année est imputable avant qu'il soit échu ; et il me semble qu'aucune ingéniosité possible ne peut suggérer aucune bonne raison pour dire qu'il est échu au moins jusqu'à l'expiration de *six mois* après que l'acte d'Union a été mis en vigueur. Je dirai même que l'argument me paraît presque concluant qu'il ne peut être échu *qu'un an* après qu'il a été mis en vigueur.

Je m'aperçois que j'aurai besoin, pour un usage immédiat, de cent cinquante mille piastres. Je suis convaincu que l'on trouvera qu'il sera dû davantage à Ontario le 1er janvier 1869.

Comme ayant rapport à ce sujet, je vous renvoie, ainsi que l'auditeur-général, à l'appendice D de mon discours sur le budget.

Veuillez avoir la bonté de faire émettre un mandat en ma faveur au montant de $150,000.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,) E. B. WOOD,
Trésorier.

L'hon. JOHN ROSE,
Ministre des Finances,
Ottawa.

BUREAU D'AUDITION,
11 Février 1869.

MONSIEUR,—Votre lettre au Ministre des Finances, en date du 9 février, m'a été renvoyée.

A l'égard du mode adopté pour imputer l'intérêt sur l'excédant de dette, permettez-moi de vous renvoyer aux dispositions de l'acte d'Union. Les sections 112, 114 et 115 prescrivent que chacune des provinces paiera l'intérêt au taux de cinq pour cent sur l'excédant de leur dette si elle dépasse le chiffre stipulé. En prenant ces sections par elles-mêmes, il serait en effet naturel d'en inférer que l'intérêt ne doit être payé que lorsqu'il sera échu, soit, semi-annuellement. Mais la 116e section prescrit que dans le cas où les dettes publiques de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick (le Canada n'y est pas mentionné parce que l'on savait que sa dette excédait $62,500,000) seraient respectivement moindre que les huit millions et sept millions de piastres stipulés, elles recevront un intérêt sur la différence *en paiements semi-annuels et d'avance.* Or, il est évident que, soit que les provinces nous doivent, soit que nous leur devions, la même règle doit s'appliquer quant à l'intérêt, et comme la règle est clairement établie dans un cas, et qu'il n'est rien dit de l'époque du paiement dans l'autre, il semblerait que nous dussions être guidés par la règle qui est distinctement posée. De plus, la 118e section prescrit que les subventions seront payées d'avance, mais que le gouvernement du Canada déduira de ces subventions, à l'égard de chaque province, toutes sommes d'argent exigibles comme intérêt. Cette disposition tend, quoique moins explicitement, dans la même direction, et, en prenant le sujet dans son ensemble, j'en suis venu à la conclusion que l'intention de l'acte était que l'intérêt fût payé d'avance. Cependant, comme je n'étais pas trop certain de cette interprétation, je préparai un mémoire pour le Ministre de la Justice. Pendant ce temps,

vous me pressiez de vous fournir l'état que vous aviez demandé, et après quelque temps, comme je ne recevais pas de réponse à mon mémoire, je fis le compte tel que vous l'avez reçu. J'ai depuis reçu l'opinion du Ministre de la Justice que l'intérêt ne devrait pas être exigé d'avance, ce qui nécessairement devra modifier l'état de compte ; mais il reste inexpliqué pourquoi le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse doivent recevoir leur intérêt d'avance.

Lorsque cette modification sera faite, elle augmentera la balance qui vous était due au 31 décembre de $131,944.44, l'intérêt semi-annuel sur la dette de $3,676.66, différence qu'elle produira dans le compte d'intérêt, ce qui portera la balance totale à $239,415.10 sur les items tels qu'ils se trouvent à présent, sauf révision. Donc, au 1er janvier, d'après la même évaluation, y compris l'interêt sur les fonds spéciaux, il vous aurait été dû..... $534,697 57

Et vous avez reçu la subvention semi-annuelle, en déduisant 5–9mes de l'intérêt sur $9,000,000 seulement, sans y comprendre l'intérêt sur les fonds spéciaux.....	473,436 40
	61,261 17
Ajoutez la balance comme ci-dessus au 31 décembre.....	239,415 10
Ce qui fait.....	$300,676 27

qui paraîtrait vous être dû dans l'état actuel des comptes, mais sauf révision. Il ne peut donc y avoir aucune difficulté à vous donner les $150,000 que vous demandez, et il vous sera envoyé un mandat immédiatement.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,) JOHN LANGTON,
Auditeur.

L'Hon. E. B. Wood,
Trésorier.

RÉPONSE

A deux Adresses de la Chambre des Communes, en date du 22 et du 29 Avril 1869, demandant copie de toute la correspondance échangée, depuis le premier de Mai dernier, entre le Gouvernement Impérial, le Cabinet de Washington et le Gouvernement de la Puissance du Canada, au sujet du renouvellement du Traité de Réciprocité avec les Etats-Unis, et de toutes les négotiations qui ont eu lieu en conséquence de l'abrogation de ce Traité ; ainsi

Que copie de la correspondance et des dépêches échangées entre le Gouvernement du Canada, et celui de la Grande-Bretagne, ou avec l'Ambassadeur Anglais à Washington, ou autres personnes aux Etats-Unis, depuis le premier jour de Janvier 1867, au sujet du renouvellement du Traité de Réciprocité, ainsi que copie de tous ordres en conseil se rattachant au même sujet.

Par Ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat.

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,
Ottawa, 14 Mai 1869.

[TRADUCTION.]

Le comité du conseil a pris en considération une dépêche (No. 113), en date du 14 novembre 1867, de Sa Grâce le Secrétaire d'Etat pour les colonies, transmettant copie de la correspondance échangée avec le Lieutenant-Gouverneur de l'Ile de Prince-Edouard, au sujet d'un acte récent de la législature de cette province, qui y permet l'importation libre de droits des céréales de la provenance du Canada, nonobstant que ces produits aient passé par les Etats-Unis.

Le comité a aussi examiné avec soin le rapport de l'honorable Ministre des Finances, auquel avait été renvoyée cette dépêche, et il a l'honneur de donner son approbation aux vues et opinions qui y sont exprimées, et de recommander à Votre Excellence d'en envoyer une copie à Sa Grâce le Secrétaire d'Etat pour les colonies.

(Signé,) JOHN A. MACDONALD.

Le Ministre des Finances, à qui l'on a soumis une dépêche de Sa Grâce le duc de Buckingham, adressée à Son Excellence le Gouverneur-Général, en date du 14 novembre dernier, transmettant copie de la correspondance échangée avec le Lieutenant-Gouverneur de l'Ile du Prince-Edouard, au sujet d'un acte récent de la législature de cette province, qui autorise l'importation, libre de droits, des céréales de la provenance du Canada, malgré qu'elles aient passé par les Etats-Unis, et dans laquelle dépêche Sa Grâce déclare que l'objection des lords du conseil privé sur le commerce à cet acte est qu'il continue un système de droits inégaux à l'égard des denrées de la Grande-Bretagne et des pays étrangers qui devrait s'appliquer également aux lois en force en Canada, et par laquelle leurs seigneuries soumettent à la considération du gouvernement du Canada les observations qui l'accompagnent, a l'honneur de faire rapport comme suit:—

La question à laquelle il est fait allusion par Sa Grâce a été le sujet de discussions réitérées entre le Canada et les autres colonies britanniques de l'Amérique du Nord d'une part, et le gouvernement impérial de l'autre, depuis l'année 1850. Cette année-là, il fut passé un acte autorisant le gouverneur en conseil de permettre l'importation libre de droits au Canada des produits de toutes les colonies de l'Amérique du Nord; et quoique le comte Grey, alors Secrétaire d'Etat pour les colonies, ait attiré l'attention sur ses diverses dispositions, il ne parait pas que l'acte ait été rejeté; et, subséquemment, une législation analogue a été de temps à autre sanctionnée par le parlement, et sa mise à effet permise par le gouvernement de Sa Majesté.

En l'année 1860, quand on a proposé d'étendre les arrangements qui existaient à cette époque entre les provinces de l'Amérique Britannique du Nord de manière à établir entre elles un système de libre échange de tous produits naturels et fabriqués, et à assimiler les divers tarifs de ces provinces, les lords du comité du conseil privé sur le commerce ont recommandé que la proposition en question ne devait recevoir la sanction du gouvernement de Sa Majesté qu'à condition qu'on permettrait aussi l'importation libre des produits analogues des autres pays.

Le Canada a excipé à la condition proposée, et un rapport du Ministre des Finances embrassant les vues du gouvernement canadien à ce sujet, a été adopté par le conseil exécutif le 29 décembre 1860, et a été ensuite transmis au Secrétaire d'Etat pour les colonies.

Après avoir dûment considéré les vues exprimées dans la minute en question, le gouvernement de Sa Majesté, par une dépêche de Sa Grâce le duc de Newcastle, en date du 5 février 1861, a déclaré qu'il "ne voulait en aucune manière apporter d'entraves aux efforts "que pourraient faire les gouvernements provinciaux respectifs pour établir un système "de libre échange, entre les provinces de l'Amérique du Nord." Depuis lors la question de réciprocité intercoloniale a été discutée sans remontrance de la part de leurs seigneuries jusqu'au moment de la réception de la dépêche qui est actuellement sous considération.

Le Ministre des Finances ne juge pas à propos de considérer s'il est expédient ou non, en autant que le Canada ou l'Ile du Prince-Edouard peuvent y être intéressés, d'imposer des droits sur les denrées importées de l'étranger, parce que les objections réitérées de leurs seigneuries s'appliquent uniquement au caractère différentiel de la législation.

Il n'est pas non plus nécessaire de signaler les raisons spéciales apportées à l'appui de sa politique par le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard, consignées au rapport du conseil exécutif du 4 septembre 1867.

Il désire néanmoins attirer l'attention sur les relations qui existent entre l'Ile du Prince-Edouard et la Puissance du Canada.

Le gouvernement de Sa Majesté a regardé l'Union de toutes les provinces de l'Amérique du Nord comme tendant à promouvoir non-seulement leurs intérêts particuliers, mais encore les intérêts de l'empire britannique. Au point de vue politique et commercial, les ci-devant provinces du Canada, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick n'en forment plus qu'une, et l'acte impérial pourvoit à l'admission ultérieure de l'Ile du Prince-Edouard dans l'Union. On ne saurait disconvenir qu'une fois l'union politique établie entre le Canada et l'Ile du Prince-Edouard, les objections de leurs seigneuries à la législation en question ne pourraient manquer de disparaître. On ne niera pas non plus que le libre échange réciproque des produits du sol ne soit un des moyens les plus efficaces pour resserrer les liens d'union qu'il est de l'intérêt du gouvernement de Sa Majesté de promouvoir. Le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard a manifesté le désir d'établir ce libre échange de produits avec le Canada, et l'on peut considérer l'acte en question

comme un pas vers des rapprochements plus réels avec la nouvelle Puissance. Il est également certain que, géographiquement parlant, l'Ile Prince-Edouard est tellement située qu'à certaines saisons de l'année les produits du Canada peuvent y être expédiés aussi facilement par la voie des Etats-Unis que par la voie directe du Canada.

Quant à la législation du Canada, ces observations s'y appliquent, même avec plus de force.

En permettant l'importation au Canada, sans droits, de grains, céréales, animaux, bois, poisson, ou d'autres produits naturels du sol, d'aucune des colonies de l'Amérique du Nord, le but du gouvernement et du parlement du Canada a été, autant que possible, de considérer les intérêts des provinces de l'Amérique Britannique du Nord, non pas au point de vue du commerce, mais au point de vue de l'identité; et vu leurs relations actuelles, et que sous peu on espère établir entre elles une union politique entière, le soussigné ose croire que leurs seigneuries ne considéreront pas que les objections formulées, en principe, contre la législation soit du Canada, soit de l'Ile du Prince-Edouard, soient appliquables aux circonstances actuelles où ils se trouvent.

(Signé,) JOHN ROSE,
Ministre des Finances

Ottawa, 13 Janvier 1868.

(No. 8.)

Sir John Young à E. Thornton, Ecr.

Ottawa, 14 Janvier 1868.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de la dépêche de Votre Excellence, No. 2, du 9 du courant, me transmettant copie de deux résolutions de la législature de l'Etat du Vermont, qui ont été présentées à la Chambre des Représentants, et référées au comité du commerce, sur la question de réciprocité de trafic avec le Canada, et la navigation des eaux et canaux du Canada.

J'ai, etc.,
(Signé,) JOHN YOUNG.

A Son Excellence
E. Thornton, Ecr., C. B.,
Washington.

(No. 45.)

M. Thornton à Sir John Young.

WASHINGTON, 17 décembre 1868

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'expédier, pour l'information de Votre Excellence, copie du rapport annuel du secrétaire de la trésorerie des Etats-Unis, que l'on vient de soumettre au Congrès. Je prends la liberté d'attirer l'attention de Votre Excellence sur le paragraphe qui a trait au Traité de Réciprocité du 4 juin 1854, et je vous serai très-reconnaissant de toutes les observations que vous voudrez bien me faire à ce sujet.

J'ai, etc.,
(Signé,) EDWARD THORNTON.

A Son Excellence
Le Très-Honorable
Sir John Young, G. C. B.,
etc., etc., etc.

(No. 3.)

Le comte Granville à l'Officier préposé à l'administration du gouvernement du Canada.

DOWNING STREET, 29 Décembre 1868.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que Sa Majesté ne sera pas avisée d'exercer sa prérogative de prohibition au sujet de l'acte récent du parlement canadien, intitulé :

"Acte pour amender l'acte de la dernière session, intitulé : "Acte imposant des droits de douane, et contenant le tarif des droits payables sous son autorité."

Le gouvernement de Sa Majesté espère néanmoins que si en aucun temps on permet l'importation sans droits, des Etat-Unis, de produits analogues à ceux désignés dans la 6m section de cet acte, on étendra le même privilége aux produits de ce genre venant du Royaume-Uni et de tous les pays étrangers.

Cette ligne de conduite est indispensable envers celles des nations étrangères qui, comme telles, ont droit au traitement le plus favorable dans les possessions britanniques.

J'ai, etc.,
(Signé,) GRANVILLE.

A l'Officier préposé à
l'Administration du
Gouvernement du Canada.

Réciprocité avec les Etats-Unis.

DÉPARTEMENT DE LA JUSTICE,
Ottawa, 4 Janvier 1868.

Au sujet de la dépêche de M. Thornton, en date du 17 du mois dernier, sur la question du paragraphe inséré dans le rapport du secrétaire de la trésorerie des Etats-Unis, transmis dernièrement au Congrès, concernant le Traité de Réciprocité, le soussigné a l'honneur de déclarer, pour l'information de Votre Excellence, que le conseil est d'avis qu'il est inexpédient pour l'ambassadeur anglais ou le gouvernement canadien de prendre l'initiative de nouvelles négociations pour le moment. On considère à propos d'attendre le résultat de l'action du comité des voies et moyens, auquel la question a été référée par la Chambre des Représentants. On a lieu de croire que le comité adoptera un rapport favorable au renouvellement des négociations, et le conseil est d'opinion que nous ferons bien d'attendre la publication du rapport et l'action du gouvernement américain à son égard, avant qu'aucune démarche ne soit faite de notre part.

Si le gouvernement des Etats-Unis manifeste le désir de renouveler le traité, le Canada sera prêt à envoyer une délégation à Washington pour agir de concert avec l'ambassadeur anglais sur la question. En attendant, le conseil est d'avis qu'il serait peu judicieux pour le Canada d'exprimer au préalable ce qu'il serait disposé de faire, et que les négociations devraient avoir lieu à Washington sans que l'une ou l'autre des parties soit liée par des engagements ou offres antérieurs d'une nature quelconque.

(Signé,) JOHN A. MACDONALD.

(No. 5.)

Sir John Young à E. Thornton, Ecr.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT, OTTAWA,
Canada, 7 Janvier 1869.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de la dépêche de Votre Excellence No. 45, en date du 17 décembre dernier, et de vous dire en réponse que j'ai attiré l'attention des ministres du Canada sur le paragraphe relatif au Traité de Réciprocité, inséré dans le rapport annuel du secrétaire de la trésorerie des Etats-Unis, et qu'après avoir mûrement pesé la question sous toutes ses faces, ainsi que tout ce qui est mentionné dans ce paragraphe, ils en sont venus à la conclusion qu'il est expédient d'attendre le résultat de l'action du comité des voies et moyens, auquel la Chambre des Représentants a référé la question.

J'ai, etc.,
(Signé,) JOHN YOUNG.

A Son Excellence
Edward Thornton, Ecr., C. B.,
etc., etc., etc.,
Washington.

(No. 2.)

Edward Thornton à Sir John Young.

WASHINGTON, 9 Janvier 1869.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre avec la présente, pour l'information de Votre Excellence, copie de deux résolutions de la législature de l'Etat du Vermont, qui ont été soumises à la Chambre des Représentants le 6 du courant par M. Poland, au sujet de la réciprocité de commerce avec le Canada, la navigation des eaux et canaux canadiens, et le transit à travers ce territoire

Elles ont été référées au comité sur le commerce.

J'ai, etc.,

(Signé,) EDWARD THORNTON.

A Son Excellence
Le Très Honorable
Sir John Young,
etc., etc., etc.

ésolution conjointe au sujet de la navigation entre les Etats-Unis et le Canada.

Attendu que les besoins toujours croissants du commerce entre les Etats de l'Est et le Nord-Ouest demandent des voies de communication plus étendues et plus faciles; et attendu que le Canada et les Etats-Unis jouissent à présent de certains priviléges mutuels relativement à la navigation et au transport, qui devraient de la part des deux pays devenir des droits : il est en conséquence

Résolu par le Sénat et la Chambre des Représentants, que si par traité ou autrement la libre navigation des eaux canadiennes et l'usage des canaux canadiens par les navires des Etats-Unis aux mêmes conditions que celles des navires anglais et ceux du Canada, ainsi que le transit libre par terre des marchandises américaines à travers le territoire canadien, peuvent être obtenus en échange de priviléges analogues accordés aux navires du Canada dans nos eaux, et le transport sans droit des marchandises anglaises et canadiennes à travers notre territoire, nos Sénateurs et Représentants au Congrès sont priés de se servir de leur influence pour effectuer un arrangement de cette nature, et dans toute négotiation de garantir, s'il est possible, la construction d'un canal reliant le St. Laurent avec le lac Champlain, et que notre gouvernement, au cas où l'Etat de New-York y consentirait, s'engage, en échange, de donner au canal Champlain les mêmes proportions que celles du canal qui reliera le St. Laurent au lac Champlain, et d'en permettre l'usage aux mêmes conditions que celles imposées aux navires américains.

Résolu, qu'il soit enjoint au Gouverneur de cet Etat, comme par le présent il lui est enjoint de transmettre des copies de cette résolution conjointe aux gouverneurs des Etats du Maine, New-Hampshire, Massachusetts, Rhode-Island, Connecticut, New-York, Pennsylvanie, Ohio, Indiana, Illinois, Michigan, Wisconsin, Minnesota et Iowa; ainsi que des copies au Gouverneur-Général du Canada et au Président des Etats-Unis.

(Signé,) GEORGE W. GRANDEY,
Orateur de la Chambre
des Représentants.

STEPHEN THOMAS,
Président du Sénat.

Résolution conjointe concernant les octrois de terres publiques des Etats-Unis.

Attendu que le gouvernement des Etats-Unis a, de temps à autre, octroyé des étendues considérables de terres de valeur à un grand nombre et à presque tous les Etats de l'Ouest et du Sud, dans le but d'aider à l'avancement de l'éducation ou à l'amélioration interne de ces Etats; et attendu que l'Etat du Vermont, quoiqu'il se soit en tout temps

acquitté fidèlement et entièrement de son devoir envers les Etats-Unis, n'a reçu de faveurs analogues des Etats-Unis qu'en une seule occasion ; en conséquence, il est

Résolu par le Sénat et la Chambre des Représentants, que nos Sénateurs et nos Représentants au Congrès sont par le présent requis de faire tout ce qui est en leur pouvoir pour obtenir du gouvernement des Etats-Unis tels octrois de terres publiques incultes pour l'aide et l'avancement de l'éducation et pour le développement d'améliorations internes dans l'Etat du Vermont, qui seront justes et équitables.

Résolu qu'il soit enjoint, comme par le présent il est enjoint, au secrétaire d'Etat de de transmettre une copie authentique de ces résolutions à chaque Sénateur et Représentant du Vermont au Congrès des Etats-Unis.

(Signé,) GEORGE W. GRANDEY,
Orateur de la Chambre
des Représentants.

STEPHEN THOMAS,
Président du Sénat.

(No. 171.)

Lord Monck au duc de Buckingham et Chandos.

QUÉBEC, 15 Septembre 1868.

MILORD DUC,—Au sujet de la dépêche de Votre Grâce (No. 163) en date du 24 juillet 1868, et de ses incluses, j'ai l'honneur de transmettre, pour votre information, une minute approuvée du conseil privé du Canada, sur le pouvoir réservé par l'acte récent concernant les douanes de la Puissance de permettre l'importation libre de certains articles des Etats-Unis, à condition de réciprocité avec ce pays.

Toute la question est si clairement exposée dans le mémoire du Ministre des Finances, sur lequel est basée la minute, que je crois qu'il n'est pas nécessaire de soumettre à Votre Grâce aucunes de mes propres vues à cet égard.

J'ai, etc.,
(Signé,) MONCK.

A Sa Grâce le
Duc de Buckingham et Chandos,
etc., etc. etc.

Rapport d'un Comité de l'Honorable Conseil Privé, sanctionné par Son Excellence le Gouverneur Général le 15 *Septembre* 1868.

Le comité du conseil a pris en considération le rapport ci-annexé de l'honorable Ministre des Finances, au sujet de la dépêche de Sa Grâce le Secrétaire d'Etat pour les colonies, sur la question de l'admission libre de certains articles (en vertu de l'acte récent concernant les douanes de la Puissance) venant des provinces de l'Amérique Britannique qui ne forment par partie de la Puissance, et sur le pouvoir réservé par cet acte d'admettre des articles analogues venant des Etats-Unis à condition de réciprocité avec ce pays. Le comité a l'honneur de faire rapport, respectueusement, qu'il adopte les vues exprimées par le Ministre des Finances dans son rapport et de les soumettre à l'approbation de Votre Excellence.

(Certifié,) WM. H. LEE,
Greffier du Conseil Privé.

Confidentiel.

Le Ministre des Finances, à qui a été renvoyée la dépêche de Sa Grâce le duc de Buckingham et Chandos, en date du 24 juillet 1868, transmettant copie d'une lettre des lords du comité du conseil privé sur le commerce, sur la question de l'admission de certains articles (en vertu des dispositions de l'acte récent concernant les douanes de la Puissance du Canada), sans droits, des provinces de l'Amérique Britannique qui ne forment pas partie

de la Puissance, et sur le pouvoir réservé par cet acte d'admettre des articles analogues provenant des Etats-Unis, soit sans droits, soit à des conditions réciproques, aussitôt que les Etats-Unis auraient pourvu à l'importation des articles du même genre dans ce dernier pays sous des conditions analogues,—a l'honneur de faire rapport:—

La première de ces questions a déjà été discutée au long par le soussigné dans un rapport qu'il a eu l'honneur de vous soumettre et qui a été approuvé par Son Excellence en conseil, le 13 janvier dernier.

Il croit que les circonstances spéciales signalées dans ce rapport, et les considérations politiques importantes qui sont en jeu, sont plus qu'une réponse aux objections que l'on a formulées contre la sanction théorique accordée à l'imposition de droits inégaux, sur les articles en question.

Leurs seigneuries, tout en émettant de nouveau les vues qu'elles ont exprimées en d'autres occasions pour des raisons d'économie, admettent que les dispositions en question s'accordent avec la ligne de conduite jusqu'à présent suivie par les provinces de l'Amérique du Nord, et comme Sa Grâce le Secrétaire d'Etat pour les colonies déclare qu'il ne veut pas s'opposer à cette ligne de conduite, il ne paraît pas nécessaire de faire d'autres observations sur cette partie de la dépêche.

Le deuxième point auquel réfère Sa Grâce, savoir:

" Le privilége exclusif qui pourrait être en réalité, ou du moins en apparence, conféré " aux Etats-Unis, si la clause qui pourvoit à l'admission de certains produits de ce pays, en " vue de certaines éventualités, était mise en exécution;"

Et à propos duquel il plaît à Sa Grâce de déclarer:

" Qu'elle craint qu'on ne puisse y accéder," soulève une question d'une si haute importance pour le peuple de cette Puissance, que le soussigné croit de son devoir d'examiner quelle a été jusqu'à présent la ligne de conduite du gouvernement de Sa Majesté à cet égard, convaincu qu'après plus mûr examen, Sa Grâce sera induite à retirer les objections qu'elle a formulées par anticipation.

La position particulière où se trouvent le Canada et les Etats-Unis, l'un vis-à-vis de l'autre, exige, pour leur intérêt commun, l'échange de certains articles à des conditions réciproques.

La vérité de cette proposition n'a jamais été niée par le gouvernement de Sa Majesté, qui, au contraire, s'est invariablement servi de son influence pour établir ces arrangements réciproques.

Dès 1848, M. Crampton, l'Ambassadeur de Sa Majesté à Washington, reçut instruction d'insister auprès du gouvernement américain pour en obtenir l'établissement du libre échange réciproque des produits naturels entre le Canada et les Etats-Unis; et lors de la nomination de Sir Henry Bulwer, son successeur, en 1849, le gouvernement impérial lui recommanda spécialement de poursuivre ces négociations, à la nécessité desquelles il a été déclaré, dans la dépêche de Lord Palmerston, que le gouvernement de Sa Majesté attachait la plus haute importance.

Depuis cette époque à venir jusqu'en 1854, on n'a cessé de faire les mêmes instances auprès du gouvernement américain.

C'est en cette année-là qu'a été finalement conclu le traité connu comme Traité de Réciprocité, qui admettait l'importation réciproque des produits naturels des deux pays, sans égard au caractère particulier ou distinctif de ses dispositions.

Lorsqu'on appréhendait l'abolition de ce dernier traité par les Etats-Unis en 1865, le gouvernement de Sa Majesté s'est encore servi de son influence pour le faire continuer, et l'ambassadeur de Sa Majesté à Washington n'a épargné aucun effort, tant pour en prévenir l'abolition que pour le renouveler après son abrogation.

En effet, depuis son abrogation par l'acte du Congrès des Etats-Unis, on ne saurait disconvenir que le gouvernement impérial ait manifesté le plus grand désir de le voir se renouveler.

En 1865, les délégués du Canada qui ont visité l'Angleterre dans le but de s'entendre avec le gouvernement de Sa Majesté sur diverses questions importantes affectant les intérêts de la Puissance, ont de nouveau reçu l'assurance que Sir Frédéric Bruce, ambassadeur de Sa Majesté à Washington, avait reçu instruction de négocier un renouvellement du traité et d'agir de concert avec le gouvernement du Canada à cette fin.

Il appert par là que le principe d'établir des relations particulières de commerce à

des conditions réciproques entre le Canada et les Etats-Unis, a été uniformément reconnu et approuvé par le gouvernement de Sa Majesté depuis l'année 1848.

Le gouvernement des Etats-Unis a cependant soulevé la question de savoir si ces arrangements devaient s'effectuer au moyen d'un traité ou par la voie d'une législation réciproque.

Des objections ont été apportées au premier de ces moyens, lors des négociations de 1848, et pour les résoudre on a proposé une législation uniforme de la part du Canada et des Etats-Unis d'Amérique, au moyen de laquelle on permettrait réciproquement l'importation libre des produits des deux pays. Les deux bills proposés alors, l'un par le Canada et l'autre par les Etats-Unis, sont presque identiques dans leurs termes, à la clause à laquelle leurs seigneuries excipent maintenant.

Il faut observer ici que le but et l'objet de la législation alors proposée par le Canada, ont été à l'époque en question spécialement soumis à la considération du gouvernement de Sa Majesté; et dans une dépêche du comte Grey, alors Secrétaire d'Etat pour les colonies, adressée au Gouverneur-Général du Canada, sa seigneurie déclare—" que le gouvernement " de Sa Majesté ne saurait avoir d'objection à l'abolition par la législature provinciale des " droits énumérés au dit bill."

A l'occasion en question, il a plu aux lords du conseil privé sur le commerce d'observer, au sujet de la législation réciproque proposée par le Canada, dans le but de rencontrer les dispositions d'un acte analogue alors soumis au Congrès, que " leurs seigneuries, consi- " dérant les divers intérêts du Canada qui peuvent être affectés par la mesure, et que les " questions soulevées regardent plus le bien-être du Canada que celui de la Grande- " Bretagne, sont d'avis que la décision en devrait être laissée entièrement à la législature " provinciale." Après sa passation par la législature, le bill en question a été spécialement transmis pour la signification du bon plaisir de Sa Majesté par le Gouverneur-Général, et après mûre délibération de la part du gouvernement impérial, et la prise en considération de ses dispositions par les lords du comité du conseil privé sur le commerce, ce bill a reçu la sanction formelle de Sa Majesté.

S'il fallait d'autres preuves de l'approbation de la législation en question, on peut les trouver dans une dépêche de Lord Palmerston à Sir H. Bulwer, en date du 1er novembre 1849, dans laquelle sa seigneurie déclare—" que le gouvernement de Sa Majesté est d'avis " qu'il est de la plus haute importance commerciale et politique qu'on obtienne l'admis- " sion sans droits aux marchés des Etats-Unis des articles énumérés dans l'acte passé durant " la dernière session du parlement canadien, et dont je vous envoie copie pour votre informa- " tion."

L'acte en question est le même que celui auquel on a déjà référé.

L'exercice du pouvoir conféré par ce bill n'a cependant pu avoir d'effet, vu que le Congrès n'a pas passé la mesure, et avant qu'une législation réciproque fût possible, le traité de 1854 fut conclu.

Ce traité reçut par la suite la sanction formelle du parlement impérial (17 et 18 Vic., c. 3.)

Lors de l'expiration du traité en 1865, des négociations ont eu lieu pour le renouveler, et la question qui fut originairement soulevée par M. Clayton, le Secrétaire d'Etat américain, en 1848, pour savoir si les relations commerciales pouvaient être réglées d'une manière effective et constitutionnelle par la voie d'un traité, a été de nouveau soulevée par le gouvernement américain.

M. McCulloch, le Secrétaire distingué de la Trésorerie, dans son rapport annuel de 1865, fait ainsi allusion à ces objections :—

" Il existe des doutes sérieux si des traités de ce genre n'affectent pas le pouvoir " législatif du Congrès, et plus particulièrement le pouvoir constitutionnel de la Chambre " des Représentants d'introduire des bills sur le revenu.

" On ne peut nier que dans l'ajustement de notre double système de revenu par le " tarif et les droits internes, les traités n'aient été la source d'embarras considérables. La " question du revenu ne devrait pas être embarrassée par des stipulations de traités, et l'ac- " tion du Congrès devrait être libre et indépendante. Tout arrangement entre les Etats- " Unis et les Canadas ainsi que les provinces, qui peut être considéré comme étant mutuel- " lement avantageux, peut s'effectuer aussi facilement par la voie d'une législation réci- " proque que par tous autres moyens. Il ne pourrait surgir en ce cas de plaintes sur les

" changements subséquents dans les lois, en autant que chaque partie aurait le droit d'agir " en tout temps selon qu'elle le jugerait à propos.

" Il est expédient d'éloigner les tentations qui portent maintenant à faire la contre- " bande, et si le projet de législation mutuelle actuellement proposé était adopté, on pourrait " compter sur un système de revenu, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, de la part de nos " voisins, plus en harmonie avec le nôtre, et au moyen duquel on pourrait le plus efficacement " possible parvenir à ce résultat."

Pour répondre à l'objection si souvent faite par le gouvernement des Etats-Unis, l'on a inséré dans l'acte concernant les douanes de 1868, la clause sur laquelle Sa Grâce attire l'attention,—le seul but de cette clause étant de mettre le Canada en état, au moyen d'une législation réciproque (au cas qu les Etats-Unis le préféreraient), de faire sa part dans l'accomplissement d'un objet sur lequel, comme on l'a démontré, le gouvernement de Sa Majesté a si souvent insisté auprès des Etats-Unis, et qui a été sanctionné tant par des négociations directes avec cette puissance, par la solemnité d'un traité, que par un engagement formel envers les délégués canadiens.

Le soussigné a compris qu'il est si important que toutes négociations qui pourront avoir lieu avec les Etats-Unis, pour le renouvellement du libre échange entre ce pays et le Canada, devraient être parfaitement libres, qu'il est peut être entré dans des détails inutiles, en faisant la revue de l'histoire du passé sur cette question, et qu'il a pu peut-être faire naître l'impression que dans les négociations qui auront lieu à l'avenir à ce sujet il est décidé, ou qu'il sera nécessaire de ne pas tenir compte des sages règles d'économie politique auxquelles il est fait allusion par leurs seigneuries, ou de violer pratiquement les traités internationaux de la Grande-Bretagne, qui permettent aux puissances étrangères de participer aux concessions que le Canada pourra accorder aux Etats-Unis.

Si la clause à laquelle on s'objecte était mise à exécution, cela ne serait que renouveler, de fait, une disposition presque identique qui se trouve dans l'acte de 1849, ainsi que dans le traité de 1854.

Dans la correspondance dont il est fait mention dans la dépêche de Sa Grâce, et qui a eu lieu à propos du traité, il a été démontré que sa mise en force ne devait pas empêcher ni même diminuer d'une manière sensible l'importation d'autre part que des Etats-Unis d'articles admis sans droits en vertu de ses dispositions, ni placer soit l'Angleterre, soit les pays étrangers, dans une position désavantageuse à l'égard de l'importation de leurs produits au Canada. Les exemptions que les Etats-Unis et le Canada jugeraient à propos d'établir pour leur avantage mutuel pourraient à peine, de leur nature, affecter le commerce de l'un ou de l'autre pays avec les nations étrangères, en autant que, probablement, elles se borneraient à l'échange réciproque de tels produits de deux pays que, vu leur proximité, il serait de l'intérêt de l'un et de l'autre de s'entre-échanger, et qu'en l'absence même d'un traité de récipocité ils n'importeraient qu'en petite quantité des autres nations.

La question posée par Sa Grâce concernant les articles énumérés dans la cédule D, savoir : "s'il résulterait de graves inconvénients pour le Canada de l'application de la même " exemption de droits aux articles du même genre venant de tous les aures pays étrangers, " ainsi que de la Grande-Bretagne, au cas où le Canada en permettrait l'importation libre des " Etats-Unis," trouvera sa réponse dans la table ci-annexée, où se trouve détaillé le montant des droits perçus sur chacun de ces articles,—du cru et de la provenance des Etats-Unis,—du cru et de la provenance de la Grande-Bretagne,—du cru et de la provenance des pays étrangers.

En terminant, le soussigné espère que, vu que les mêmes besoins politiques ainsi que les mêmes considérations nationales importantes qui, de l'aveu du gouvernement de Sa Majesté, ont conduit à la conclusion du ci-devant Traité de Réciprocité avec les Etats-Unis, subsistent encore, et même à un plus haut degré, qu'avant la date de ce Traité,—et vu que les intérêts du Canada continuent d'être sérieusement affectés, le gouvernement de Sa Majesté ne refusera pas d'accorder la même importance à ces considérations qu'auparavant ; et que dans toutes négociations futures entre le Canada et les Etats-Unis, au sujet de leurs relations commerciales, la Puissance du Canada pourra compter sur la coopération et l'influence du gouvernement de Sa Majesté.

Le Canada aura soin de ne pas commettre aucune violation des engagements par

traités de la Grande-Bretagne, et de ne pas s'éloigner pratiquement de ces sages principes économiques qui, comme le soussigné l'a déjà exprimé, en doivent être la base.

JOHN ROSE,
Ministre des Finances.

OTTAWA, 3 Septembre 1868.

(No. 81.)

Le Duc de Buckingham à Lord Monck.

DOWNING STREET, 2 Mai 1868.

MILORD,—Au sujet de ma dépêche No. 72, en date du 16 avril, vous priant de soumettre les observations qui pourraient se présenter à votre esprit, sur la question d'une lettre que j'avais reçue de l'Association Générale des Mines, j'ai l'honneur de vous expédier, pour votre information, copie d'une lettre adressée par Lord Stanley à l'ambassadeur de Sa Majesté à Washington, touchant les impôts excessifs exigés par les Etats-Unis sur l'importation du charbon de la Nouvelle-Ecosse en ce pays.

J'ai, etc.,
(Signé,) BUCKINGHAM ET CHANDOS.

Au Vicomte Monck.

Lord Stanley à M. Thornton.

MINISTÈRE DES AFFAIRES ETRANGÈRES,
29 AVRIL 1868.

MONSIEUR,—Je vous transmets, pour votre information, copie d'une lettre de l'Association Générale des Mines, par laquelle on attire mon attention sur les dommages qu'a éprouvés le commerce de charbon de la Nouvelle-Ecosse, par suite de l'abrogation du Traité de Réciprocité, provenant du fait que tandis que l'on importe au Canada, sans droits, des quantités considérables de charbon des Etats-Unis, on exige un droit de $1.25 par tonneau, en or, sur le charbon exporté de la Nouvelle-Ecosse chez nos voisins.

Les faits qu'on allègue paraissent s'accorder avec le rapport sur le commerce avec les provinces canadiennes, présenté cette année à la Chambre des Représentants des Etats-Unis.

Il est admis par ce rapport que, tandis que les provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle Ecosse ont subi des dommages considérables par suite des droits imposés par les Etats-Unis sur l'importation du charbon de ces pays—droits qui excluent pratiquement ce charbon des marchés des Etats-Unis,—le consommateur américain n'en a pas profité ; et quant à la proposition soumise à la législature canadienne, en guise de représailles, demandant une imposition de 50 centins sur l'importation au Canada du charbon étranger, il est admis par le rapport, "que ce n'est qu'un simple tribut de justice au gouvernement du "Canada d'admettre qu'il s'est opposé avec vigueur à toutes les tentatives que l'on a faites "dans le but d'induire le parlement à user de représailles. La libéralité et le jugement "profond manifestés par ce gouvernement, depuis la confédération, dans ses relations com-"merciales, ne peuvent manquer d'être d'un poids considérable, et seront dûment consi-"dérés par le Congrès dans ses délibérations, au sujet de l'adoption d'un système de com-"merce plus libéral.

Il est admis, donc, de l'aveu des Etats-Unis même, que l'impôt prélevé sur l'importation du charbon en ce pays n'a pas été avantageux au consommateur américain, tandis qu'il est très nuisible aux intérêts de la confédération canadienne, qui, comme on est forcé d'en convenir, a envisagé la question sous un point de vue large et généreux.

Le gouvernement de Sa Majesté ignore jusqu'à quel point le gouvernement des Etats-Unis se trouve disposé à agir selon les recommandations du rapport auquel j'ai fait allusion, savoir : que l'état actuel des choses, suite de l'abrogation du Traité de Réciprocité, ne devrait pas être continué.

En l'absence, néanmoins, de discussion sur la question générale dont il s'agit, je dois vous prier d'attirer spécialement l'attention du gouvernement des Etats-Unis sur les dom-

mages qu'éprouve la Nouvelle-Ecosse à l'égard de l'importation du charbon aux Etats-Unis, et vous ne manquerez pas d'exprimer que le gouvernement de Sa Majesté espère qu'on adoptera des moyens pour remédier à un mal vis-à-vis la Nouvelle-Ecosse, dont il ne peut résulter d'avantages équivalents pour les Etats-Unis.

J'ai, etc.,
(Signé,) STANLEY.

A E. Thornton, Ecr., C. B.,
etc., etc., etc.,

M. Thornton à Lord Stanley.

ASSOCIATION GÉNÉRALE DES MINES,
52, Old Broad Street,
Londres, 28 Avril 1868.

MILORD,—J'ai l'honneur d'expédier à Votre Seigneurie copie d'une requête adressée au Sénat et à la Chambre des Communes de la Puissance du Canada, par laquelle on attire l'attention sur le fait important que, tandis que des quantités considérables de charbon, venant principalement de la Pensylvanie et de l'Ohio, sont importées au Canada, sans droits, le charbon de la Nouvelle-Ecosse, depuis l'abrogation du Traité de Réciprocité, n'est admis aux Etats-Unis que sur paiement d'un droit de $1.25 en or par tonneau.

Les désavantages qui résultent de cet état de choses pour le commerce du charbon, entre la Nouvelle-Ecosse et les Etats-Unis, ne peuvent qu'être visibles à Votre Seigneurie, et sont opposés à tout principe de réciprocité dans les relations commerciales entre les Etats-Unis et les provinces de l'Amérique Britannique.

On me prie instamment de supplier Votre Seigneurie de vouloir bien attirer l'attention de l'ambassadeur britannique, à Washington, sur les faits en question, et de les soumettre à la considération du gouvernement américain, dans le but de rétablir, s'il est possible, le libre échange entre la Nouvelle-Ecosse et les Etats-Unis, soit par traité, soit par législation réciproque.

J'ai, etc.,
(Signé,) A. C. BRIDGE,
Président.

A Lord Stanley, M. P.,
etc., ect., etc.

A L'Honorable Chambre des Communes de la Puissance du Canada, en Parlement assemblée.

La requête du président et du bureau des directeurs de l'Association Générale des Mines.

Expose :

Que, depuis plus de quarante ans, vos requérants ont pris un intérêt considérable dans l'exploitation des mines de charbon situées à Pictou, dans la Province de la Nouvelle-Ecosse, et à Sydney et Lingan, dans l'Ile du Cap-Breton, qu'ils ont eues par baux du gouvernement local.

Qu'en poursuivant vigoureusement leur entreprise, vos requérants ont employé un capital très-considérable à creuser des puits, à construire des usines et des ateliers, à se procurer des appareils, à construire des chemins de fer, des bateaux à vapeur, ainsi que des quais, et à bâtir des maisons, des écoles, ainsi que des églises, pour le grand nombre de ceux qui sont employés aux mines et pour leurs familles, donnant ainsi aux établissements de chacune des trois principales mines de l'association, toutes les améliorations réelles que l'on peut trouver dans les meilleurs établissements de ce genre dans la Grande-Bretagne.

Que les difficultés et les obstacles contre lesquels vos requérants eurent à lutter, dès le commencement de leur entreprise, dans un pays où l'exploitation du charbon se trouvait comparativement dans l'enfance, et où il fallait importer à grands frais les appareils de

toute espèce, ont été considérables, à tel point que, durant les vingt premières années de l'existence de l'association, on n'a pu payer un seul chelin de dividende ou d'intérêt aux propriétaires.

Que l'établissement du Traité de Réciprocité entre les Etats-Unis et les provinces britanniques, en vertu duquel le charbon provincial était admis aux Etats-Unis sans droits, a contribué, sans aucun doute, à donner une très-forte impulsion à l'exploitation des mines de charbon dans la Nouvelle-Ecosse. La valeur et l'importance de ces mines n'ont peut être jamais été complètement appréciées, jusqu'au moment où le traité fut abrogé et où l'on imposât $1.25 par tonneau, en or, sur le charbon importé de la Nouvelle-Ecosse aux Etats-Unis.

Qu'il n'est guère nécessaire pour vos requérants de mentionner qu'une association qui a déboursé dans la province plus £1,000,000 sterling dans la poursuite de ses opérations, pour l'avantage manifeste et l'augmentation du revenu de la colonie, a des titres incontestables et légitimes à la protection, l'appui et l'encouragement de la Puissance du Canada, et que toute mesure qui peut tendre à nuire au bien-être de l'association recevra l'attention immédiate du gouvernement, quand ces griefs lui seront soumis d'une manière respectueuse et convenable.

Qu'agissant sous cette conviction, vos requérants désirent attirer l'attention sur le fait que, tandis que le charbon de la Nouvelle-Ecosse ne trouve admission aux marchés des Etats-Unis qu'en payant un droit de $1.25 par tonneau, en or, des quantités considérables de charbon américain, venant principalement de la Pensylvanie et de l'Ohio, sont admises au Canada sans droits.

Que vos requérants osent soumettre respectueusement que l'on ne peut guère invoquer un argument plus convenable ou plus fort en faveur des négociations, pour le renouvellement du Traité de Réciprocité, que celui fourni par le fait important en premier lieu mentionné.

C'est pourquoi vos requérants respectueusement, mais instamment, prient le gouvernement de vouloir bien prendre les mesures les plus convenables pour garantir le commerce si important du charbon de la Nouvelle-Ecosse contre les impôts si onéreux prélevés sur son importation aux marchés des Etats-Unis, tandis que l'on permet l'entrée au Canada du charbon américain en grande quantité sans droits.

Et vos requérants ne cesseront de prier, etc.

Par ordre du bureau des directeurs.

(Signé,) ALFRED CHARLES BRIDGE,
Association Générale des Mines,
52, Old Broad Street.

Londres, 27 Avril 1868.

Le Duc de Buckingham et Chandos à Lord Monck.

(No. 72.)

DOWNING STREET, 16 Avril, 1868.

MILORD.—J'ai l'honneur de transmettre, pour votre considération, la copie ci-incluse d'une lettre de l'Association Générale des Mines, se plaignant du tort qu'éprouve le commerce de charbon par l'imposition par les Etats-Unis d'un droit de $1.25 par tonneau, en or.

Je recevrai avec plaisir les observations que vous pourrez soumettre sur cette question, qui parait demander une attenton immédiate.

J'ai, etc.,

(Signé,) BUCKINGHAM ET CHANDOS.

Au Gouverneur
Le Très Honorable Vicomte Monck.
etc., etc. etc.

M. Ford à M. Adderley.

ASSOCIATION GÉNÉRALE DES MINES,
52, Old Broad Street,
LONDRES, 30 Mars 1868.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de la part du bureau des directeurs de cette association d'attirer votre attention sur le fait important que le charbon américain est importé, en grande quantité, principalement de la Pensylvanie, en Canada, sans droits, tandis que le charbon de la Nouvelle Ecosse, dans l'exploitation duquel l'association se trouve considérablement engagée depuis 35 ans, et où elle a employé un capital très considérable, n'est admis aux Etats-Unis, depuis l'abolition du Traité de Réciprocité, que sur paiement d'un droit de $1.25 par tonneau, en or. Le mauvais effet de cet impôt sur le commerce local entre la Nouvelle-Ecosse et les Etats-Unis est si évident, que les directeurs sont convaincus qu'il suffit d'attirer l'attention du Vicomte Monck sur le fait pour l'engager à adopter les moyens les plus efficaces pour garantir pour le charbon de la Nouvelle-Ecosse cette libre entrée aux marchés des Etats-Unis, que l'on accorde actuellement au charbon américain, qui est admis sans droits au Canada.

J'ai, etc.,
(Signé,) J. B. FORD,
Secrétaire.

Au Très Honorable
C. B. Adderley,
etc., etc., etc.

Le Duc de Buckingham et Chandos à Lord Monck.

DOWNING STREET, 24 Juillet 1868.

MILORD,—Aussitôt que j'eus reçu la dépêche de Votre Seigneurie, No. 29, du 27 février, accompagnée de copies des statuts du Canada de la première session du Parlement de la Puissance, j'ai donné communication à la chambre de commerce de l'acte concernant les douanes.

25 juin 1868. J'envoie pour l'information de Votre Seigneurie, copie de la lettre que j'ai reçue de la chambre de commerce à ce sujet. Cette lettre réfère à l'admission d'articles sans droits des provinces de l'Amérique Britannique, non comprises dans la Puissance, ainsi qu'au privilége exclusif qui pourrait être en substance, ou du moins en apparence, conféré aux Etats-Unis, dans le cas où la clause qui pourvoit à l'admission de certains produits de ce pays, sous certaines éventualités, aura force de loi.

M. le Secrétaire Labouchère, No. 118, 15 juillet 1856. Sir E. Head, No. 151, 3 Nov., 1856. Ces deux questions ont déjà été l'occasion de correspondances, et la dernière d'entre elles a été le sujet de dépêches importantes auxquelles on réfère à la marge.

En considérant ce qui s'est passé, je ne suis pas en état de contester le droit que l'on s'est arrogé d'admettre l'importation, sans droits, des produits des provinces voisines de l'Amérique du Nord.

Quant au droit qu'on s'est arrogé d'admettre l'importation des produits des Etats-Unis sous certaines éventualités, vous verrez par la lettre de la chambre de commerce que les engagements internationaux de ce pays avec d'autres puissances, pourront leur permettre de partager ce privilége.

Je serais heureux d'apprendre, en supposant que la chose arrive pour les Etats-Unis, s'il résulterait de graves inconvénients pour le Canada de l'application de la même exemption de droits aux articles du même genre importés de tous les autres pays étrangers, ainsi que de ce pays. Je crains qu'on ne puisse permettre de distinction.

J'ai l'honneur d'être, Milord,
de Votre Seigneurie,
Le trés obéissant serviteur,
BUCKINGHAM ET CHANDOS.

Au Gouverneur
Le Très-Honorable Vicomte Monck.

M. T. H. Farrer au Sous-Secrétaire d'Etat, Bureau Colonial.

BUREAU DU COMITE DU CONSEIL PRIVÉ SUR LE COMMERCE,
25 Juin 1868.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction des Lords du comité du Conseil Privé sur le commerce d'accuser réception de votre lettre du 29 avril, transmettant par la direction du duc de Buckingham, pour la considération de ce Bureau, copie d'un acte passé par la Législature du Canada au mois de décembre dernier, intitulé: "Acte imposant des droits de "douanes, et contenant le tarif des droits payables sous son autorité."

En réponse, je vous prie de mentionner à Sa Grâce, que les seuls points qui, selon Leurs Seigneuries, exigent des remarques, sont:

1. Le pouvoir qu'on s'est reservé d'admettre l'importation, sans droits, des produits de toutes les provinces de l'Amérique du Nord, et l'exemption réelle de tels produits en vertu de la cédule D.

2. Le pouvoir qu'on s'est arrogé d'admettre l'entrée des articles portés à la cédule D, venant des Etats-Unis, à condition de réciprocité.

Les dispositions en question s'accordent avec la ligne de conduite jusqu'ici suivie dans les provinces de l'Amérique Britannique du Nord, ligne de conduite à laquelle, comme le sait le Secrétaire d'Etat, la chambre de commerce s'est déjà objecté.

Et quoique les objections de la chambre n'aient pas été considérées par le gouvernement de Sa Majesté, suffisantes pour mettre de côté des considérations d'un genre différent et opposé, la chambre de commerce juge à propos de les soumettre de nouveau et d'attirer l'attention sur les lois économiques qui en sont la base.

Quant à la première des questions ci-haut mentionnées, savoir: l'exemption spéciale de droits des produits des colonies de l'Amérique du Nord, l'on trouve suffisamment exprimées les vues de la chambre de commerce dans une lettre adressée au bureau colonial, en date du 11 mars 1860, et la chambre de commerce désire attirer l'attention du secrétaire d'Etat sur cette lettre.

Quant au second point, savoir: le pouvoir de faire des arrangements réciproques avec les Etats-Unis, sans aucun égard à la remise des droits sur de semblables produits des autres pays, la chambre de commerce a aussi suffisamment exprimé ses vues dans une correspondance échangée avec le bureau colonial, au sujet du premier Traité de Réciprocité. Dans le cas actuel, la chambre de commerce désire référer à cette correspondance et attirer une attention spéciale sur les considérations suivantes.

Il s'est fait dernièrement des traités avec plusieurs puissances étrangères (telles que la Prusse et l'Autriche), par lesquels on s'est engagé à accorder le "traitement de la nation la plus favorisée" à l'importation aux possessions britanniques des produits de ces pays. Si donc le Canada permet l'importation des denrées, etc., des Etats-Unis, sans droits, une semblable exemption devra être accordée aux produits de l'Allemagne et de la Hongrie, ainsi qu'aux produits de tous les pays avec lesquels on a fait de semblables traités,—et comme conséquence nécessaire, l'acte canadien devrait être rédigé de manière à permettre ou à contraindre le gouvernement du Canada, en cas d'arrangement avec les Etats-Unis, de se soumettre aux traités en question. Mais ce n'est pas tout,—si, comme on l'espère et comme on a droit de s'y attendre, les arrangements internationaux deviennent universels, et s'ils sont effectifs, comme ils doivent l'être en Canada comme partout ailleurs dans l'empire britannique, le résultat ultérieur peut être que les produits anglais, c'est-à-dire les produits du Royaume-Uni, ainsi que ceux des possessions britanniques qui ne se trouvent pas situées dans l'Amérique du Nord, seront les seuls produits qui seront exclus des marchés canadiens, à raison de droits inégaux. Par là l'ancien système colonial, par lequel on a rétréci et limité le commerce des colonies, dans le but de protéger les manufacturiers et commerçants de la mère-patrie, se trouvera renversé, et la colonie protégera son commerce et ses manufactures aux dépens de la mère-patrie, tandis que cette dernière se soumet à des inconvénients très considérables d'un autre genre pour défendre et protéger la colonie. C'est au Secrétaire d'Etat à considérer si un semblable résultat doit être sanctionné par le gouvernement de Sa Majesté, comme cela aura nécessairement lieu si le bill en question est sanctionné sans modification.

J'ai, etc., (Signé,) T. H. FARRER.

Au Sous-Secrétaire d'Etat, etc., etc:, etc., Bureau Colonial.

M. Thornton à Lord Monck.

(No. 12.) Washington, 9 Avril 1868.

MILORD,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli, pour l'information de Votre Excellence, copie d'un rapport qui a été, à la réquisition de la Chambre des Réprésentants des Etats-Unis, fourni par le Secrétaire de la Trésorerie au sujet de l'effet produit sur les intérêts américains par l'abrogation du Traité de Réciprocité, du droit de naviguer sur le fleuve St. Laurent et de faire la pêche dans les eaux canadiennes.

Si Votre Excellence se trouve en possession de quelques documents sur cette question, publiés par le gouvernement de la Puissance, ils seraient d'un très grand intérêt et je désirerais les avoir.

J'ai, etc.,
(Signé,) E. THORNTON.

A Son Excellence
Vicomte Monck,
etc., etc., etc.,

Lord Monck à M. Thornton.

(No. 16.) OTTAWA, 14 Avril 1868.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser, avec remerciements, réception de votre dépêche (No. 12) du 9 du courant, transmettant copie du rapport du Secrétaire de la Trésorerie des Etats-Unis, au sujet de l'effet de l'abrogation du Traité de Réciprocité sur les intérêts américains.

Je ne crois pas que le gouvernement du Canada ait donné publicité à des documents qui aient directement trait à cette question ; mais je vous transmets une série de statistiques, intitulées : "*The Year Book of Canada,*" qui pourra vous être utile à ce sujet et à d'autres.

J'ai, etc.,
(Signé,) MONCK.

A Son Excellence
E. Thornton, C. B.
etc., etc., etc.

(No. 58.) DOWNING STREET, 25 Mars 1868.

MILORD,—J'ai l'honneur d'accuser réception de la dépêche de Votre Seigneurie, No. 19, du 25 janvier dernier, me transmettant une minute approuvée du Conseil Privé du Canada, au sujet de l'état actuel de la loi relativement aux droits imposés sur l'importation des denrées du cru des colonies britanniques.

J'ai, etc.,
(Signé,) BUCKINGHAM ET CHANDOS.

Au Gouverneur
Le Très-Honorable Vicomte Monck,
etc., etc., etc.

Le Duc de Buckingham et Chandos à Lord Monck.

(Canada.—No. 113.) DOWNING STREET, 14 Novembre 1867.

I. P. E. Acte, Chp. II, de 1867.
Chambre de Commerce.
8 juillet 1867.
Dépêche au Gouverneur I. P. E.
No. 21. 26 juillet 1867.
Govr. No. 77. 10 Sept., 1867.
Dépêche au Gouverneur.

MILORD,—J'ai l'honneur de transmettre à Votre Seigneurie copie de la correspondance indiquée à la marge, au sujet d'un acte récent de la législature de l'Ile du Prince-Edouard, par lequel l'on continue un système de droits inégaux contre les denrées de la Grande-Bretagne et des pays étrangers importées dans cette Ile.

Il parait que les objections contre cet acte, faites par les lords du comité du conseil privé sur le commerce, s'appliquent également à la loi en force en Canada à cet égard, et je vous recommande, ainsi qu'à votre gouvernement, les observations de Leurs Seigneuries.

J'ai, etc.,
(Signé,) BUCKINGHAM ET CHANDOS.

Au Gouverneur
Le Très-Honorable Vicomte Monck,
etc. etc., etc.

CHAP. II.

19 Vic. Chp. 1. Acte pour amender un certain acte y mentionné concernant le revenu.
"Passé le 17 mai 1867."

Considérant qu'il est opportun que les grains et céréales, du cru et de la provenance du Canada, soient admis dans cette Ile libre de droits, nonobstant qu'ils aient passé par les Etats-Unis, pourvu que l'importation en soit directe du Canada ;

Grains et céréales du Canada, exempts de droits, quoique importés par les Etats-Unis.

I. Qu'il soit par conséquent statué par le Lieutenant-Gouverneur, le conseil et l'assemblée, comme suit :—Les grains et céréales de toutes sortes, du cru ou de la provenance du Canada, pourront être importés de la dite province du Canada, malgré qu'ils aient passé ou aient été transportés par les Etats-Unis, en route pour cette Ile, pourvu qu'ils n'aient pas été achetés aux Etats-Unis, et pourvu que le propriétaire, l'importateur ou le consignataire de ces grains et céréales produise au percepteur des douanes et de l'accise du port où ils seront expédié, un certificat dûment certifié sous la signature de l'officier ou des officiers compétents en Canada, à l'effet qu'ils sont du cru ou de la provenance du Canada, ainsi que des certificats à la satisfaction de tel percepteur des douanes ou de l'accise qu'ils n'ont pas été achetés aux Etats-Unis.

Production de certains certificats.

Toute disposition de la 19 Vic., ch. 1, section 8, contraire à cet acte, est par le présent abrogé.

II. Toute disposition contenue en la 8e section de la 19e Vict., ch. 1, intitulé : "Acte pour percevoir un revenu et "pour refondre et amender les actes y mentionnés, contraires "aux dispositions de cet acte," se trouve par le présent abrogée.

Continuation de cet acte.

III. Le présent acte aura force de loi tant que l'acte passé en la présente session de la législature, intitulé : "Acte pour prélever un revenu," demeurera en force, et pas plus longtemps.

M. Herbert au Sous-Secrétaire d'Etat, Bureau Colonial.

BUREAU DU COMITE DU CONSEIL PRIVE SUR LE COMMERCE,
Whitehall, 8 Juillet 1867.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction des Lords du comité du conseil privé sur le commerce d'accuser réception de votre lettre du 25 du mois dernier, transmettant à la réquisition du Secrétaire d'Etat pour les colonies copie de deux actes passés par la législature de l'Ile du Prince-Edouard, intitulé : 1° Acte pour prélever un revenu, et 2° pour amender un acte y mentionné, concernant le revenu, et, en réponse, je dois vous prier de déclarer au duc de Buckingham que Leurs Seigneuries ne voient pas d'objection à la mise en force de l'acte en premier lieu mentionné, mais ils désirent signaler à la considération de Sa Grâce qu'en vertu du 2me acte, les grains et céréales du Canada importés par les Etats-Unis, par la voie de Portland, etc., sont exempts de droits, tandis que les grains provenant des Etats-Unis se trouvent sujet à l'impôt. Comme on ne fait qu'étendre les dispositions de l'acte de 1856 (19 Vict., ch. 1, section 8,) qui permettait l'importation sans droits, à l'Ile du Prince-Edouard, du grain et des autres produits des colonies de l'Amérique Britannique du Nord, lorsqu'ils venaient des possessions britanniques de l'Amérique du Nord, Leurs Seigneuries ne sont pas d'avis que l'acte soit formellement rejeté ; mais elles

croient que les objections de principe à une législation semblable devraient être clairement indiquées, et elles n'hésitent pas à dire que sous les circonstances actuelles une législation de ce genre est particulièrement malheureuse, et qu'elle tendra probablement à faire adopter par les Etats-Unis un système protecteur et à les induire à user de répresailles.

J'ai, etc.,

(Signé,) ROBERT G. W. HERBERT.

Au Sous-Secrétaire d'Etat,
Bureau Colonial.

Le Duc de Buckingham au Lieutenant-Gouverneur Dundas, Ile du Prince-Edouard.

(No. 21.) DOWNING STREET, 26 Juillet 1867.

MONSIEUR,—J'ai eu sous considération l'Acte ch. II, passé par la législature de l'Ile du Prince-Edouard, au mois de mai 1867, intitulé, "Acte pour amender un certain acte y mentionné concernant le revenu."

8 Juillet 1867. Comme je partage entièrement les vues exprimées par les Lords du comité du conseil privé sur le commerce dans la lettre dont je vous expédie copie, j'ai à vous prier d'insister auprès de votre conseil sur les objections qu'ont Leurs Seigneuries contre le principe de l'acte.

J'ai en outre à vous signaler qu'aucune explication des raisons qui ont pu porter la législature provinciale à étendre les dispositions de l'acte concernant le revenu de 1856, n'est fournie par votre dépêche ou par le rapport du procureur-général, qui l'accompagne, et, en l'absence de ces données, il m'est impossible d'émettre une opinion sur la loi actuelle.

J'ai, etc.,

(Signé,) BUCKINGHAM ET CHANDOS.

Au Lieutenant-Gouverneur Dundas,
etc., etc., etc.

Le Lieutenant-Gouverneur Dundas au Duc de Buckingham et Chandos.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT, ILE DU PRINCE-EDOUARD,
10 Septembre 1867.

MILORD DUC,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre dépêche, No. 21, du 26 juillet dernier, accompagnée d'une lettre de M. Herbert.

La lettre de M. Herbert expose les vues exprimées par les Lords du conseil privé sur le commerce relativement à deux actes de la législature locale de cette Ile, et plus spécialement au sujet de l'un de ces actes, qui permet l'importation, sans droits, des grains et céréales du Canada, passant par les Etats-Unis, *viâ* Portland, etc.

J'ai soumis la dépêche de Votre Grâce, ainsi que la lettre qui l'accompagnait, à mon gouvernement, et j'ai attiré son attention sur les objections formelles contre le principe de l'acte en question.

J'ai l'honneur de vous transmettre maintenant copie d'un rapport approuvé, rédigé par un comité du conseil exécutif nommé pour s'enquérir de cette affaire. Mon gouvernement a lieu d'espérer que les raisons exprimées dans ce rapport, pour la passation de l'acte en question, seront considérées comme suffisantes par Votre Grâce.

Je ne puis ajouter que peu de chose au contenu de ce rapport. Il paraîtrait que le désir d'encourager une ligne de bateaux à vapeur appartenant à des Américains, naviguant entre Portland et Charlottetown, a beaucoup contribué à décider la législature provinciale à étendre les dispositions de l'acte concernant le revenu de 1856.

Cette ligne de bateaux à vapeur est d'une très grande importance pour la colonie, et elle a beaucoup souffert depuis l'abrogation du Traité de Réciprocité, qui a considérablement diminué l'exportation des produits de cette Ile aux Etats-Unis, par l'imposition de droits onéreux.

L'arrangement en question, par conséquent, au moyen duquel les céréale, canadiennes passant par les Etats-Unis sont admises ici sans droits, est une source de satisfaction pour les propriétaires de ces navires, tout en augmentant le trafic des lignes de chemins de fer américains, par lesquels on transporte la fleur du Canada.

Je suis informé par le consul américain qui réside ici, qu'il considère l'acte en question comme propre à favoriser les intérêts des Etats-Unis, et en aucune manière calculé à donner lieu à des ressentiments ou à des mécontentements.

Cette opinion, ajoute-t-il, est partagée par tous les citoyens américains avec qui il a eu occasion de s'entretenir sur cette question.

J'ai, etc.,

(Signé,) GEORGE DUNDAS,
Lieut.-Gouverneur.

A Sa Grâce le
Duc de Buckingham et Chandos.

Rapport d'un Comité du Conseil Exécutif, approuvé par Son Excellence le Lieutenant-Gouverneur en Conseil le 4 Septembre 1867.

Le comité du conseil ayant pris en considération copie d'une lettre de M. Herbert, le Sous-Secrétaire d'Etat pour les colonies, en date du 8 juillet 1867, ainsi que copie d'une dépêche de Sa Grâce le duc de Buckingham et Chandos, datée Downing Street, 26 juillet 1867, No. 21, à l'adresse de Son Excellence le Lieutenant-Gouverneur, au sujet—premièrement, d'un acte pour le prélèvement d'un revenu; et, secondement, d'un acte pour amender un certain acte y mentionné concernant le revenu, d'où il appert que Leurs Seigneuries du conseil privé sur le commerce ne voient pas d'objection à ce que le premier de ces actes continue à avoir force de loi, mais répudient le principe de l'acte désigné comme No. 2, qui permet que les grains et les céréales du Canada importés par les Etats-Unis, par la voie de Portland, etc., soient admis libres de droits dans cette Ile, tandis que les grains de la provenance des Etats-Unis sont sujets à l'impôt, ce qui, de l'avis de Leurs Seigneuries, est particulièrement malheureux au moment actuel, et est de nature à engager les Etats-Unis à user de représailles et à encourager un système de protection. On soumet respectueusement les observations suivantes au sujet des actes précités.

En vertu du premier acte, intitulé : " Acte pour le prélèvement d'un revenu," la fleur importée de tous les pays est sujette à un droit d'un chelin sterling par baril, mais cette Ile ayant un Traité de Réciprocité avec le Canada et les autres provinces de l'Amérique du Nord, tel qu'exposé dans l'acte 19 Victoria, chap. 1, les articles mentionnés dans la liste réciproque forment exception aux droits imposés sans distinction, sur des marchandises des autres pays, à l'exception de ceux qui ont établi le libre échange avec cette Ile.

A la dernière session de la législature, on a découvert, après la passation de l'acte pour le prélèvement d'un revenu, que l'on pouvait importer très-avantageusement dans cette Ile la fleur canadienne, par la voie de Portland, ainsi que par les lignes de bateaux à vapeur américains qui fréquentent nos ports ; mais le fait que la fleur canadienne se trouve sujette au paiement de droits, parce que dans son transport dans l'Ile elle passe par un pays où la réciprocité n'est pas reconnue, a été considéré comme très-préjudiciable aux intérêts des actionnaires de cette ligne de bateaux et de nature à détourner une portion considérable du fret pour le diriger vers d'autres routes.

On a aussi cru convenable d'offrir tous les encouragements possibles afin de maintenir la communication de ces bateaux avec cette Ile, parce qu'ils contribuaient puissamment à développer les ressources du pays, et ça été en quelque sorte pour les engager à ne pas interrompre cette ligne que l'on a fait passer l'acte en question, et non pas dans le but d'user de répresailles envers les Américains, à cause de l'abrogation du Traité de Réciprocité et le tarif onéreux qui s'en est suivi.

La législature avait aussi devant elle la nécessité de prélever un revenu suffisant pour faire face aux dépenses ordinaires, et elle n'a pas cru avantageux d'abolir un impôt qui, quoique peu considérable en lui-même, a apporté l'année dernière une somme considérable à la trésorerie, comme droits perçus sur les denrées des pays qui ne reconnaissaient pas le libre échange avec cette Ile.

Le comité doit aussi observer que l'on permet de transporter les marchandises du Canada à travers le territoire américain, en route pour d'autres pays, ainsi que les marchandises anglaises en route pour le Canada, sans qu'elles soient sujettes au tarif américain. Les Américains s'assurent ainsi le transport de marchandises qu'ils n'auraient pas, s'il les frappaient des droits.

De la même manière ils se procurent, par la passation de l'acte en question, le transport de marchandises qui, si nous n'avions pas un peu modifié les dispositions de l'acte 19 Victoria, chap. 1, ne passeraient pas sur leurs lignes de transport.

Le comité est donc d'avis que la passation de cet acte, loin de tendre à engager les Etats-Unis à user de répresailles, en adoptant un système de protection, est et doit être regardé par les Américains comme avantageux pour leurs intérêt.

Certifié,

(Signé,) R. DESBRISAY, A. G. C.

Le Duc de Buckinyham et Chandos au Lieutenant-Gouverneur Dundas, Ile du Prince-Edouard.

(No. 28.) DOWNING STREET, 14 NOVEMBRE 1867.

MONSIEUR,—J'ai soumis aux Lords du comité du conseil privé sur le commerce une copie de votre dépêche No. 77, en date du 10 septembre, ainsi que le rapport qui l'accompagnait, d'un comité du conseil exécutif, au sujet des objections qu'avaient Leurs Seigneu-
Chp. 2 de 1867. ries à l'acte de la législature de l'Ile du Prince-Edouard, intitulé : "Acte pour amender un certain acte y mentionné concernant le revenu."

J'ai l'honneur de vous transmettre, pour votre information et considération, une copie
31 Oct. 1867. de la lettre que j'ai reçue en réponse.

J'ai, etc.,

(Signé,) BUCKINGHAM ET CHANDOS.

Au Lieutenant-Gouverneur Dundas.

RÉPONSE

A une adresse de la Chambre des Communes, datée le 13 Mai 1869; demandant la correspondance au sujet de la mort du Dr. Hogan sur le chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse, en septembre 1867.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat.

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,
Ottawa, 21 Mai 1869.

RÉPONSE

A une adresse de la Chambre des Communes, datée le 13 Mai 1869; demandant toute Correspondance entre le gouvernement de la Puissance et celui du Nouveau-Brunswick, au sujet des subventions accordées par l'Acte de 1864, pour la construction de chemins de fer dans le Nouveau-Brunswick; au sujet de la subvention accordée par la 6e clause du dit acte; et au sujet de la subvention accordée par la 1ère clause à l'effet de relier le chemin de fer Européen et Nord Américain avec Hilsborough, dans le comté d'Albert.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat.

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,
Ottawa, 2 Juin 1869.

[*Conformément à la recommandation du comité-conjoint des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

A une adresse de la Chambre des Communes, datée le 26 Avril 1869; demandant les noms des Commissaires ou autres nommés pour rendre les lois uniformes, les salaires qui doivent être payés à chaque personne ainsi employée, le montant déjà payé et à qui.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat.

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,
Ottawa, 4 Juin 1869.

[*Conformément à la recommandation du comité-conjoint des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

MESSAGE.

JOHN YOUNG:

Le Gouverneur-Cénéral transmet pour l'information de la Chambre des Communes la copie d'une dépêche du Gouverneur de Terreneuve, en date du 20 mars 1869, transmettant copies de certaines résolutions passées par le Conseil et l'Assemblée de la colonie de Terreneuve, mentionnant les conditions auxquelles elles désirerait faire partie de la Puissance du Canada. Il transmet aussi les résolutions mentionnées dans la dépêche.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
Ottawa, 21 avril 1869.

(Copie No. 73.)

HÔTEL DU GOUVERNEMENT, TERRENEUVE,
20 mars 1869.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre à Votre Excellence des copies imprimées des résolutions qui ont été passées par le conseil et l'assemblée de cette colonie, mentionnant les conditions auxquelles celle-ci désirerait faire partie de la Puissance du Canada

2. Mes conseillers proposent qu'une députation se rende à Ottawa à la fin de notre session législative, afin d'expliquer ces résolutions et d'arriver à un arrangement avec votre gouvernement, basé sur les dites résolutions, lequel, il est à espérer, ne devra pas offrir beaucoup de difficultés. J'espère que la députation pourra partir de Terreneuve par le dernier steamer de la malle en avril ou au 1er mai.

J'ai, etc.,
(Signé,) A. MUSGRAVE.

Le très-honorable
Sir John Young, Baronnet,
G. C. B., G. C. M. G., etc., etc.

RESOLUTIONS adoptées en comité général au sujet de l'union de cette colonie à la Puissance du Canada.

Préambule.

Attendu que par l'acte impérial des 30 et 31 Victoria, chapitre 3, intitulé: "Acte concernant l'Union et le gouvernement du Canada, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, ainsi que les objets qui s'y rattachent," il est établi des dispositions pour l'admission de cette colonie dans l'Union; qu'il soit en conséquence;

1. *Résolu*, Qu'il est expédient que cette colonie entre dans la dite Union comme partie de la Puissance du Canada, s'il peut être conclu pour cela un arrangement à des conditions justes et raisonnables.

Ce comité est d'avis que conformément aux dispositions générales des résolutions de Québec de 1861, et du dit acte, les conditions ci-après spécifiées, avec les additions et modifications qu'elles comportent, constitueraient une base équitable d'arrangement pour cette colonie.

Dépenses payées pour le Canada.

2. *Résolu*, Que les dépenses occasionnées par les différents officiers, départements et services énumérés dans la cédule A, seront annuellement défrayées par le gouvernement de la Puissance, ainsi que les justes réclamations de cette colonie quant aux autres dépenses et concessions de la nature de celles supportées ou faites par la Puissance à l'égard des autres provinces.

Dette publique.

3. *Résolu,* Que la dette publique et les obligations de cette colonie seront à la charge du gouvernement de la Puissance, et seront imputables de la même manière que celles des autres provinces.

Subsides.

4. *Résolu,* Que le dit gouvernement allouera annuellement au gouvernement de cette colonie, pour le soutien des institutions locales:—1° La somme de quatre-vingts centins par tête de la population actuelle, laquelle somme devra augmenter en raison de l'accroissement de la population jusqu'à concurrence du nombre fixé pour les provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau Brunswick ; 2° L'intérêt de 5 pour cent sur la différence entre le montant actuel de la dette de cette colonie, lors de l'Union, et la dette moyenne par tête de la population du Canada, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick ; 3° Le subside annuel auquel cette colonie aurait droit par la 118e clause du dit acte ; et 4° La somme de $175,000, en considération du transport au gouvernement général des terres, mines et minières, non concédées et inoccupées de cette colonie.

Droits réservés.

5. *Résolu,* Que le transport mentionné dans la résolution précédente est sujet à la condition que la colonie se réservera le droit d'ouvrir, construire et contrôler les chemins et les ponts dans toutes les parties des dites terres, et au privilége dont le peuple a joui jusqu'ici de couper du bois sur les terres non concédées, sujet aux restrictions et conditions contenues dans les 7e et 8e clauses de l'Acte local, 7 Vict., chap. 1.

6. *Résolu,* Que les réclamations des pêcheurs et celles des fournisseurs ayant des comptes courants déclarés privilégiés par la loi actuelle relative aux débiteurs insolvables seront maintenues, à moins qu'il n'en soit décidé autrement par le parlement local.

Exemption de Taxe sur les Exportations.

7. *Résolu,* Qu'aucune taxe ne sera imposée sur les exportations de cette colonie, à moins qu'une taxe semblable ne soit prélevée sur les principaux produits des autres provinces de la Puissance.

Défense Locale.

8. *Résolu,* Qu'à cause de la condition de la population de cette colonie qui est répandue tout le long de la côte et de ses occupations toutes dirigées vers les pêcheries, ce qui nécessite son absence de ses domiciles durant une grande partie de l'année, le comité est d'opinion que le service de la milice ne lui conviendrait pas ; mais il croit qu'on peut établir une force navale de réserve efficace sur une base satisfaisante et qu'on pourrait donner une nouvelle impulsion à l'organisation des volontaires, en augmentant leur nombre et leur efficacité. Dans la position isolée et sans défense où se trouve cette île, l'entretien d'une force de garnison à St. Jean est indispensable.

Pêcheries.

9. *Résolu,* Que le gouvernement de la Puissance a, en vertu du dit acte, le contrôle sur les côtes maritimes et les pêcheries de l'intérieur, et que la principale industrie actuelle de cette colonie qui consiste dans ces mêmes pêcheries et son encouragement seraient naturellement d'un grand avantage ; et attendu que certaines branches de cette industrie, particulièrement la pêche du hareng et du saumon, ont besoin d'encouragement et d'amélioration pour devenir plus considérables et d'une plus grande valeur commerciale, le gouvernement fédéral devrait en stimuler l'exploitation par un subside spécial. Dans tout acte des douanes de la Puissance, les importateurs de poisson sec seront sujets aux dispositions contenues dans la troisième section de l'acte de cette colonie, 31 Victoria, chap. 1.

10. *Résolu,* Que comme le droit de la compagnie a d'imposer une taxe sur le charbon, et qu'à présent, pour les fins de la compagnie générale de l'eau, cessera après l'union de

cette colonie avec le Canada, le gouvernement de la Puissance relèvera la compagnie de son passif pour le paiement de l'intérêt sur le stock de la dite compagnie au montant de $200,000.

Communication pour bâtiments à vapeur.

11. *Résolu*, Que le gouvernement fédéral établira un service de malles efficace entre le Royaume-Uni, cette colonie et le Canada, par une ligne de steamers destinée aux cargaisons et aux passagers entre Montréal et St. Jean durant la saison de la navigation. Les obligations de la colonie en ce qui regarde le service actuel de la malle avec Halifax seront soldées par le gouvernement de la Puissance, et les communications d'hiver avec Halifax seront toujours maintenues. Il y aura un service de vapeurs cotiers, comprenant le Labrador, en rapport avec le bureau de poste, maintenu par le gouvernement de la Puissance.

Appel au peuple.

12. *Résolu*, Qu'aucun arrangement final ne soit conclu pour l'admission de cette colonie dans l'Union avant qu'on ne fasse un appel au peuple aux prochaines élections générales.

Que ces résolutions soient envoyées au conseil législatif pour qu'il y concourre.

[Passées à la Chambre d'Assemblée le 5 Mars 1869.]

W. V. Whiteway,
Orateur.

[Passées au Conseil Législatif le 16 Mars 1869.]

Edward Morris,
Membre senior présent présidant.

Cédule A.

Charges à supporter par le Gouvernemeut de la Puissance.

Gouverneur et secrétaire	$10,524 00	
La concierge	277 00	
Chauffage et éclairage de l'hôtel du gouvernement	924 00—	$ 11,725 00
Département des douanes		36,127 69
Inspecteur-général et ses employés		3,064 15
Trois Juges de la Cour Suprême		9,923 08
Juges de Circuit		3,400 00
Le Juge du Labrador et l'huissier		1,130 00
Les Juges des Cours de District		
Département des postes, (montant net)		8,645 00
Intérêt de la dette		56,578 00
Service des vapeurs cotiers		25,662 00
Protection des pêcheries		2,600 00
Force volontaire		1,200 00
Service de la malle d'Halifax		21,600 00
Exploration géologique		2,500 00
Phares		22,000 00
Total		$206,154 92

L'Actif applicable aux fins du Gouvernement Local, est :

Intérêt sur $25 par tête, pour 130,000 habitants, $3,250,000 à 5 pour cent	162,500 00	
Moins l'intérêt sur la dette	56,578 00—	$105,922 00
Quatre-vingts centins par tête sur 130,000 habitants, d'après le recensement		104,000 00
Octroi pour cession de terres de la Couronne		175,000 00
Subside additionnel sujet à règlement		24,000 00
Total		$408,922 00

MESSAGE.

JOHN YOUNG.

Le Gouverneur-Général transmet pour l'information de la Chambre des Communes copie du procès-verbal d'une conférence qui a eu lieu entre un comité du Conseil Privé du Canada et certains Délégués de la colonie de Terreneuve, au sujet de l'union de cette colonie avec la Puissance du Canada, ainsi que des Résolutions qu'ils ont adoptées comme base de cette union.

Il transmet aussi copie d'un procès-verbal du Conseil Privé du Canada, approuvé par lui le 4 juin courant.

Et il recommande le tout à la considération favorable de cette Chambre.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
Juin 1869.

Rapport d'un comité de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil, le 4 juin 1869.

Le comité du conseil a pris en considération le procès-verbal ci-joint d'une conférence qui a eu lieu entre le comité du Conseil Privé nommé pour conférer avec les Délégués de la colonie de Terreneuve au sujet d'une union de cette province avec la Puissance du Canada.

Le comité approuve le procès-verbal de cette conférence et recommande que des résolutions à l'égard des sujets pour lesquels il faut un vote du parlement, soient soumises à son approbation.

Le comité approuve aussi pleinement le procès-verbal supplémentaire annexé à ces résolutions au sujet des droits d'exportation et de la défense, et désire confirmer les assurances qui y sont données relativement à ces questions.

Pour copie conforme,

WM. H. LEE,
Greffier du Conseil Privé.

Procès-verbal d'une conférence qui a eu lieu entre le comité du Conseil Privé du Canada et les Délégués soussignés de la Colonie de Terreneuve, au sujet d'une Union de cette province avec la Puissanee du Canada.

1. Le Canada sera responsable des dettes et obligations de Terreneuve existantes à l'époque de l'union.

2. Qu'afin de placer l'intérêt de la dette publique de Terreneuve sur le même pied que celui des autres provinces, le Canada, à la demande du lieutenant-gouverneur et du conseil de Terreneuve, prendra des arrangements pour substituer aux effets publics qui représentent aujourd'hui la dette de Terreneuve, les bons ou effets publics, soit de la ci-devant province du Canada, soit des provinces de la Nouvelle-Ecosse ou du Nouveau-Brunswick, émis avant le 1er juillet 1867, et s'efforcera de plus à veiller à ce que les effets publics de Terreneuve soient mis sur le même pied que les effets publics des autres provinces, en lesquels les fonds d'amortissement de toute partie des dettes dont le Canada est maintenant responsable, peuvent être placés.

3. Que Terreneuve, n'ayant pas encouru de dettes égales à celles des autres provinces qui constituent aujourd'hui la Puissance, aura droit de recevoir du gouvernement général, par des paiements semi-annuels et d'avance, un intérêt au taux de cinq pour cent par année, sur la différence entre le montant réel de sa dette et la dette par tête de la population de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick,—la population de Terreneuve étant évaluée à 130,000 âmes.

4. Qu'en considération de la cession au parlement général du pouvoir d'imposer des taxes, les sommes suivantes seront annuellement payées par le Canada à Terreneuve, pour le maintien de son gouvernement et de sa législature, savoir : $35,000, et une subvention annuelle égale à 80 centins par chaque tête de la population susdite, toutes deux payables semi-annuellement et d'avance. Cette subvention de 80 centins par tête sera augmentée en proportion de l'accroissement de la population, constaté par chaque recensement décennal subséquent, jusqu'à ce que la population s'élève à 400,000 âmes, chiffre auquel la subvention demeurera dès lors fixée, et il est entendu que le premier recensement sera fait en l'année 1871.

5. Qu'en considération de la cession au gouvernement général par Terreneuve des terres actuellement non concédées et inoccupées, et des mines et minéraux de la Colonie, il est convenu que la somme de $150,000 sera payée chaque année à Terreneuve par paiements semi-annuels et d'avance; et que la Colonie conservera le droit d'ouvrir, de construire et de contrôler les chemins et ponts sur toutes ces terres, et que le privilège dont ont joui jusqu'ici les habitants de Terreneuve de couper (gratuitement) du bois sur les terres non-concédées de la couronne, continuera d'être exercé par eux de la même manière gratuitement; mais ces réserves seront sujettes aux règlements qui pourront de temps à autre être promulgués par le lieutenant-gouverneur de Terreneuve en conseil, lesquels règlements seront aussi sujets à l'approbation du gouverneur-général en conseil.

Cette cession sera de même assujétie aux réserves et dispositions contenues dans les 7me et 8me sections de l'acte de la législature de Terreneuve, 7 Vict., chap. 1 ; mais ces dernières seront aussi sujettes en tout temps à approbation comme susdit.

6. Que cependant, avant son entrée dans l'union, il sera laissé à l'option de Terreneuve de se réserver toutes les terres et droits transférés au gouvernement général par la dernière section précédente, et, en ce cas, le Canada sera exempté du paiement de la susdite somme de $150,000 par année.

7. Que l'encouragement, les avantages et la protection accordés par la Puissance aux pêcheries dans d'autres parties de son territoire seront étendus aux pêcheries de Terreneuve, et, à moins que le parlement n'adopte d'autres dispositions, celles de l'acte de la législature de Terreneuve, 31 Vict. chap. 1, 3me section, resteront en vigueur.

8. Que, en sus des taxes locales pour l'aqueduc, et des cotisations actuelles de la ville de St. Jean, les taxes pour l'aqueduc maintenant payables par les navires entrant dans ce havre, ainsi que le droit actuel sur le charbon entrant dans le dit havre, appartiendront à Terreneuve et seront employés à réduire l'intérêt dont Terreneuve est à présent responsable par rapport à ses obligations envers la compagnie de l'aqueduc. Les droits sur le charbon et les taxes pour l'aqueduc seront sujets à révision de temps à autre par la législature de Terreneuve. Sur une adresse de cette législature à cet effet, le gouvernement de la Puissance émettra des bons à 5 pour cent d'intérêt, échéables à pas moins de 15 ans de leur date,—qui seront remis au gouvernement de Terreneuve à l'effet de consolider les obligations ci-dessus envers la compagnie générale de l'aqueduc. Sur une pareille adresse, le gouvernement de la Puissance émettra aussi des bons pour consolider la dette contractée envers la compagnie de l'aqueduc du Havre-de-Grâce,—toutes ces sommes devant être portées au compte de Terreneuve comme partie de sa dette.

9. Que la Puissance établira un service postal efficace entre la Puissance, Terreneuve, et le Royaume-Uni par des steamers propres au transport des passagers et des cargaisons.

Les obligations de Terreneuve quant au service postal actuel entre Terreneuve et Halifax seront assumées par le gouvernement de la Puissance, et, à l'expiration des arrangements existants, d'autres dispositions seront établies pour le maintien de ces services, d'une manière avantageuse pour Terreneuve.

Un service côtier par steamers, comprenant le Labrador, en rapport avec le département des Postes,—sera établi et maintenu par le gouvernement de la Puissance.

10. Que le Canada assumera et acquittera les dépenses occasionnées par les services suivants :

a. Salaire du lieutenant-gouverneur.

b. Salaires et indemnités des juges de la cour supérieure, des cours de district et du juge et bailli de Labrador.

c. Dépenses du département des douanes.
d. Dépenses des postes.
e. Protection de pêcheries.
f. Milice volontaire et brigade navale.
g. Phares, équipages naufragés, quarantaine et hôpitaux de marine.
h. L'arpenteur-général et son personnel (si les terres sont tranférées.)
i. L'exploration géologique.
j. Le pénitencier.

Et toutes autres dépenses incidemment liées aux services qui, aux termes de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867, relèvent du gouvernement général, et dont les autres provinces sont ou pourront être exonérées.

11. Que nulle taxe exceptionnelle ne sera imposée sur les exportations de Terreneuve.

12. Que Terreneuve aura droit, dans le cas où l'union aurait lieu, antérieurement au prochain recensement de 1871, de se faire représenter par huit membres à la Chambre des Communes, après quoi la représentation de cette province sera régie par les dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867.

13. Que l'union prendra effet à compter du jour que Sa Majesté pourra prescrire par ordre en conseil à la suite d'une adresse à cet effet, conformément à la 146e section de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867 ; et Terreneuve pourra, dans cette adresse, désigner les divisions, s'il en est, pour lesquelles seront nommés les quatre Sénateurs auxquels cette colonie a droit, ainsi que le collége électoral pour lequel, et le délai dans lequel se fera la première élection de ses membres pour la Chambre des Communes du Canada.

14. Que la constitution de l'autorité exécutive et de la Législature de Terreneuve sera, d'accord avec l'acte ci-haut, maintenue telle qu'elle existera à l'époque de l'Union, jusqu'à modification sous l'autorité du même acte.

15. Que l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867,—sauf les parties qui en sont expressément ou implicitement applicables à une seule province et non à l'ensemble des provinces actuellement comprises dans la Puissance, et sauf les modifications qui pourront y être apportées par les résolutions—s'appliquera à Terreneuve, de la même manière et au même degré qu'il s'applique aux autres provinces de la Puissance, tout comme si la colonie de Terreneuve eût été l'une des provinces comprises dès l'origine dans l'union effectuée par cet acte.

Les résolutions suivantes furent adoptées comme étant les bases de l'union à soumettre à l'approbation du parlement de la Puissance du Canada et à la législature de Terreneuve après une élection générale.

Relativement à la question des droits d'exportation et de la défense, les résolutions suivantes furent aussi adoptées :—

a. A l'égard de la 7e résolution de la législature de Terreneuve, par laquelle il est demandé que : " Aucune taxe ne sera imposée sur les exportations de cette colonie à moins qu'une taxe semblable ne soit prélevée sur tous les principaux produits des autres provinces de cette Puissance," il est entendu que l'imposition générale de droits d'exportation sur les principaux produits d'aucune province est contraire à la ligne de conduite du gouvernement du Canada, et que c'est une éventualité qui n'est pas probable ; mais il est convenu que les taxes, sous quelque forme que l'on puisse plus tard juger nécessaire de les imposer, seront réparties de manière à peser également sur toutes les provinces, et qu'il ne sera proposé aucun système qui pourrait avoir l'effet de peser trop lourdement sur l'huile, le poisson ou toute autre exportation principale de Terreneuve.

b. L'établissement d'une force de réserve navale sera encouragée, ainsi qu'une organisation de milice volontaire plus efficace à Terreneuve, et toute modification nécessaire sera faite dans la loi de milice du Canada pour en adapter les dispositions aux circonstances des habitants de Terreneuve.

c. Le gouvernement de la Puissance emploiera toute son influence pour obtenir le maintien d'une garnison des troupes de Sa Majesté à St. Jean.

MESSAGE.

JOHN YOUNG.

Le Gouverneur-Général transmet, pour l'information de la Chambre des Communes, copie d'une minute du Conseil Privé du Canada, en date du 4 juin courant, au sujet d'un arrangement ayant pour objet l'admission de la colonie de l'Ile du Prince Edouard dans la Puissance du Canada, et il la recommande à la considération favorable de la Chambre des Communes.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
Ottawa, 4 juin 1869.

Rapport d'un Comité de l'Hon. Conseil Privé, approuvé par S. E. le Gouverneur-Général en Conseil, le 4 juin 1869.

Le Comité du Conseil a l'honneur de soumettre à l'attention de Votre Excellence la convenance d'entamer des négociations avec le gouvernement de l'Ile du Prince Edouard ayant pour objet l'admission de cette colonie dans la Puissance du Canada, et d'annexer à ce rapport, pour l'approbation de Votre Excellence, le projet de résolutions qu'il recommande de soumettre à la considération favorable du Parlement.

" Qu'il est expédient d'autoriser le Gouverneur, de l'avis du Conseil Privé, d'entrer en négociations et de prendre les arrangements qu'il jugera convenables, avec le Gouvernement et la Législature de l'Ile du Prince Edouard dans le but d'admettre cette colonie dans la Puissance, et d'inclure dans ces arrangements une disposition pour l'acquisition des droits de propriété en litige des personnes qui ont acquis primitivement de la Couronne des terres dans cette Ile, dans la vue d'effectuer une commutation de tenure en faveur des terres des cessionnaires, à des conditions justes et libérales.

" Qu'il est expédient d'autoriser le Gouverneur, de l'avis du Conseil Privé, à prendre tels arrangements fiscaux qu'il jugera nécessaires pour les fins mentionnées dans la résolution immédiatement précédente, et à prélever par un emprunt, ou autrement, à telles conditions, pour tel espace de temps, à tel taux d'intérêt, avec tel fonds d'amortissement et à telles conditions qu'il jugera les plus convenables, toute somme d'argent qu'il croira nécessaires pour ces fins, et que tout tel emprunt soit porté à la charge du fonds consolidé de revenu du Canada.

" Que ces arrangements seront soumis à l'approbation du Parlement."

Pour copie conforme,

WM. H. LEE,
Greffier, Conseil Privé.

(53)

RÉPONSE

A une adresse de la Chambre des Communes, datée le 31 Mai 1869; demandant copie de toute correspondance entre le Département des Travaux Publics et l'ingénieur du canal St. Pierre.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat.

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,
Ottawa, 7 Juin 1869.

---

(54)

RÉPONSE

A une adresse de la Chambre des Communes, datée le 22 Avril 1869; demandant un état indiquant les sommes payées ou à payer par le gouvernement de la Puissance pour l'arrestation et la poursuite des personnes soupçonnées du meurtre de feu l'honorable T. D. McGee, et à qui ces sommes ont été payées.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat.

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,
Ottawa, 8 Juin 1869.

[*Conformément à la recommandation du comité-conjoint des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

A une adresse de la Chambre des Communes, en date du 31 mai 1869; demandant copie de toute correspondance, de tous ordres en conseil et de tous autres papiers relatifs à la réclamation du gouvernement contre James Beaty, écuyer, ou contre la compagnie des chemins d'York, ou touchant les réclamations de M. Beaty ou de la compagnie contre le gouvernement, non auparavant transmis à cette Chambre.

Par Ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat.

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,
Ottawa, le 9 Juin 1869.

Conformément à la recommandation du Comité-Conjoint des Impressions, la Réponse ci-dessus est imprimée que pour la distribution seulement.

(56.)

RÉPONSE

A une Adresse de la Chambre des Communes, datée le 7 Juin 1869; demandant un état des noms de tous les chefs de famille de la paroisse de Ste. Julienne, dans le comté de Montcalm, qui se trouvent sur le recensement de 1861.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat.

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,
Ottawa, 10 Juin 1869.

[*Conformément à la recommandation du comité-conjoint des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

(57.)

RÉPONSE

A une Adresse de la Chambre des Communes, datée le 31 mai 1869, pour un Etat indiquant la quantité de terre vendue ou louée sur l'Ile Manitouline, la quantité de terre possédée en vertu de permis pour couper du bois de construction, les noms de tous les acquéreurs ou locataires de terres ou de limites, avec la date de la vente ou du bail, le prix payé, et les conditions convenues pour ces terres, ces baux ou ces limites.

Par Ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat.

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,
Ottawa, le 11 Juin 1869.

Conformément à la recommandation du Comité-Conjoint des Impressions, la Réponse ci-dessus est imprimée que pour la distribution seulement.

RÉPONSE

A une Adresse de la Chambre des Communes, datée le 7 Juin 1869; demandant copie de la dépêche de Sa Grâce le Duc de Buckingham et Chandos établissant l'ordre de préséance dans cette Puissance, et copie de toute correspondance échangée sur ce sujet entre le gouvernement du Canada et le gouvernement Impérial, ou tout individu ou toute dénomination de chrétiens dans cette Puissance, ainsi que copie de tous Ordres en Conseil ou autres documents relatifs au même sujet.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat.

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,
Ottawa, 11 Juin 1869.

[*Conformément à la recommandation du comité-conjoint des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

Cabotage et Libre Echange Réciproque.

Soumis au Parlement par ordre de Son Excellence le Gouverneur-Général.

MESSAGE.

JOHN YOUNG :

Le Gouverneur-Général soumet, pour l'information de la Chambre des Communes, un rapport des délégués canadiens, contenant leur correspondance avec le Secrétaire d'Etat de Sa Majesté pour les colonies, durant leur séjour en Angleterre, au sujet du cabotage et du libre échange réciproque entre les Etats-Unis et la Puissance du Canada.

HOTEL DU GOUVERNEMENT,
11 juin 1869.

Rapport d'un comité de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil le 11 *juin* 1869.

Le comité a pris en considération un rapport daté du 1er juin 1869, de l'honorable Sir George Et. Cartier, Baronnet, et de l'honorable William McDougall, C. B., au sujet des représentations faites par eux au Secrétaire d'Etat de Sa Majesté pour les colonies, pendant leur séjour en Angleterre, en vertu d'instructions contenues dans l'ordre en conseil du 1er octobre dernier, au sujet du cabotage, par lesquelles ils firent valoir auprès du gouvernement de Sa Majesté l'opportunité d'adopter quelque mesure pour reconnaître, dans le Royaume-Uni, les certificats de capacité décernés par le gouvernement canadien aux commandants et seconds de navires canadiens,—et de définir la Puissance du Canada comme possession britannique.

Les délégués exposent aussi dans le même rapport qu'ils ont cru de leur devoir de soumettre quelques observations au sujet de la négociation d'un traité de libre échange réciproque entre les Etats-Unis et la Puissance du Canada, et de représenter qu'il était de la plus grande importance pour le Canada qu'aucune démarche ne fût faite à cet égard sans consultation préalable avec le gouvernement canadien,—et qu'ils reçurent du comte de Granville l'assurance que rien ne serait fait dans cette importante question sans le concours du gouvernement canadien.

Le comité soumet le rapport en question à l'approbation de Votre Excellence, et recommande qu'il soit transmis au parlement par un message de Votre Excellence.

Pour copie conforme, WM. H. LEE,
Greffier, Conseil Privé.

RAPPORT.

A Son Excellence le Très-Honorable Sir John Young, Baronnet, G. C. B., G. C. M. G., Gouverneur-Général du Canada.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE,—Durant notre séjour en Angleterre, nous avons eu l'honneur de soumettre à l'attention du très-honorable Secrétaire d'Etat de Sa Majesté pour les colonies, deux questions importantes : l'une se rapportant au cabotage, et l'autre au libre échange réciproque entre la Puissance du Canada et les Etats-Unis d'Amérique.

En premier lieu, à l'égard de la question du cabotage, nous avions reçu instruction, avant notre départ pour l'Angleterre, par ordre en conseil du 1er octobre 1868, de faire les démarches nécessaires pour engager le gouvernement britannique à reconnaître dans le Royaume-Uni les certificats de capacité décernés aux commandants et seconds de navires canadiens par le gouvernement canadien, et à définir la Puissance du Canada comme étant une possession britannique.

Nous eûmes sur ces deux points des entrevues avec le comte de Granville, et par son entremise avec le très-honorable M. Bright, président de la Chambre de Commerce, et nous reçûmes l'assurance que les principes impliqués dans ces deux points et soutenus par l'ordre en conseil en question et par nous dans nos représentations verbales, rencontraient l'approbation cordiale du gouvernement de Sa Majesté, et nous fûmes informés qu'une mesure destinée à mettre nos idées à effet serait soumise au parlement.

Depuis notre retour au Canada, nous voyons qu'un bill a été présenté au parlement impérial, dont le but est de remédier à l'injustice dont nous nous plaignions.

Cette mesure décrète que, dans l'interprétation de l'acte de la Marine Marchande de 1854 et des actes qui l'amendent, le Canada sera réputé une possession britannique, et qu'une possession britannique telle qu'elle y est définie pourra, par tout acte ou ordonnance, réglementer de temps à autre le cabotage de cette possession, à certaines conditions y stipulées.

A l'égard de la reconnaissance dans le Royaume-Uni des certificats de capacité décernés aux commandants et seconds de navires canadiens par le gouvernement canadien, la même mesure décrète que lorsque quelque possession britannique pourvoira à l'octroi de certificats de capacité aux commandants, seconds ou mécaniciens employés à bord de navires britanniques, et que la Chambre de Commerce aura fait rapport que les examens sont conduits de manière à être aussi efficaces que les examens faits dans le même but dans le Royaume-Uni, et que les certificats sont décernés sur des principes tels qu'ils prouvent la même capacité et la même habileté que les certificats décernés en Angleterre, et qu'ils peuvent être révoqués pour les mêmes raisons, Sa Majesté pourra, par ordre en conseil, déclarer que ces certificats ont la même force et le même effet que ceux décernés en vertu des actes de la Marine Marchande.

Au sujet du libre échange réciproque, nous avons cru de notre devoir de représenter au comte de Granville qu'il était de la plus grande importance pour le Canada que, dans le cas d'une reprise des négociations entre les gouvernements de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis dans le but d'établir une réciprocité commerciale entre ces Etats et la Puissance, aucune démarche ne devrait être adoptée dans une question dans laquelle les intérêts du peuple de ce pays sont si profondément impliqués, sans consultation préalable avec le gouvernement canadien.

Nous profitâmes de l'occasion, pendant que nous en étions sur ce sujet, pour soumettre à l'attention de Sa Seigneurie la dépêche No. 95, du 17 juin 1865, de M. Cardwell à Lord Monck, informant Sa Seigneurie, entre autres choses, qu'au sujet du Traité de Réciprocité les ministres canadiens alors en Angleterre avaient représenté la grande importance du renouvellement de ce traité pour le Canada, et qu'ils avaient demandé que Sir Frederick Bruce fût mis en communication avec le gouvernement de Lord Monck à ce sujet, et que la réponse qui leur avait été faite était que Sir F. Bruce avait déjà reçu instruction de négocier le renouvellement du traité et d'agir de concert avec le gouvernement du Canada.

Nous reçûmes l'assurance, de la part du comte de Granville, que la ligne de conduite tracée dans cette dépêche serait suivie, et que rien ne serait fait dans cette importante question sans le concours du gouvernement canadien.

Respectueusement soumis,

GEO. ET. CARTIER,
WM. McDOUGALL.

MARINE MARCHANDE (COLONIALE), 1869, BILL. [A.L.]

DISPOSITION DES SECTIONS.

Préliminaires.

Sections.
1. Titre abrégé.
2. Interprétation.
3. Mise en vigueur de l'acte.

Cabotage.

4. Réglementation du Cabotage par la législature coloniale.
5. Abrogation de la 16 et 17 Vict. ch. 107, ss. 328 et 163.

Marine Marchande.

6. Préposés de l'enregistrement des navires britanniques dans les possessions britanniques.
7. Application de la 17 et 18 Vict. ch. 104, s. 109, au Canada.
8. Certificats coloniaux aux commandants, seconds et mécaniciens.

Acte pour amender la loi relative au Cabotage et à la Marine Marchande dans les possessions britanniques. A. D. 1869.

QU'IL soit décrété par Sa Très-Excellente Majesté la Reine, de l'avis et du consentement des Lords Spirituels et Temporels, et des Communes, en ce présent Parlement assemblés, et par leur autorité, comme suit :

Préliminaires.

1. Le présent acte pourra être cité sous le titre de : " L'Acte de la Marine Marchande (Coloniale) de 1869." Titre abrégé.

2. Dans le présent acte, à moins que le contexte ne l'exige autrement,— Interprétation.

Les mots " possession britannique " signifieront tout territoire ou lieu situé dans les possessions de Sa Majesté, et ne formant pas partie du Royaume-Uni, ou des Iles de la Manche, ou de l'Ile de Man ; et tous territoires et lieux soumis à une législature telle que ci-après définie, seront réputés être une possession britannique pour les fins du présent acte ; " Possession britannique."

Le mot " législature " comprendra toute personne ou toutes personnes exerçant l'autorité législative dans une possession britannique, et là où il y a des législatures locales ainsi qu'une législature centrale, il signifiera la législature centrale seulement. " Législature."

3. Le présent acte sera proclamé dans chaque possession britannique par le gouverneur de cette possession aussitôt que possible après qu'il aura reçu avis du présent acte, et il deviendra en force et vigueur dans cette possession britannique le jour même de cette proclamation, lequel jour est ci-après mentionné comme étant celui de la mise en vigueur de l'acte. Mise en vigueur de l'acte.

Cabotage.

4. Après la mise en vigueur du présent acte, la législature d'une possession britannique pourra de temps à autre, par tout acte ou ordonnance, réglementer le cabotage de cette possession britannique, en se conformant dans tous les cas aux conditions suivantes : Réglementation du cabotage par la législature coloniale.

(1.) L'acte ou ordonnance contiendra une clause suspensive prescrivant que cet acte ou ordonnance ne deviendra en force que lorsque le bon plaisir de Sa Majesté à ce sujet aura été publiquement signifié dans la possession britannique dans laquelle il aura été passé.

(2.) L'acte ou ordonnance traitera tous les navires britanniques (y compris les navires de toute possession britannique) exactement de la même manière que les navires de la possession britannique dans laquelle il aura été passé.

(3.) Lorsque, par un traité fait avant la passation du présent acte, Sa Majesté sera convenue de conférer aux navires de quelque puissance étrangère des droits ou priviléges à l'égard du cabotage de quelque possession britannique, ces droits et priviléges seront maintenus à ces navires durant tout le temps pour lequel Sa Majesté aura déjà consenti ou consentira subséquemment à les conférer, nonobstant toute chose à ce contraire dans tout acte ou ordonnance que ce soit.

5. Les sections suivantes de l'acte des Douanes refondu, 1853, sont par le présent abrogés, savoir :— Abrogation de la 16 et 17 Vict., ch. 107, ss. 328 et 163.

La section trois cent vingt-huit à dater de la mise en vigueur du présent acte ;

La section cent soixante-trois à dater de l'époque où, dans le cas de chaque possession britannique, un acte ou une ordonnance à l'égard du cabotage, passé dans les deux années qui suivront la mise en vigueur du présent acte dans cette possession britannique, deviendra en vigueur, ou, s'il n'y est pas passé de pareil acte ou ordonnance, à dater de l'époque à laquelle ces deux années expireront.

Marine Marchande.

Préposés de l'enregistrement de navires britanniques.

6. Il sera loisible à Sa Majesté de déclarer de temps à autre, par ordre en conseil, à l'égard de la possession britannique mentionnée dans cet ordre, quelles classes de personnes devront être préposées à l'enregistrement des navires britanniques dans cette possession britannique, et de révoquer tout ordre ainsi passé.

17 et 18 Vict., ch. 104, s. 30.

Après la date indiquée dans l'ordre, ou, s'il n'y est pas mentionné de date, après la date de la proclamation de l'ordre dans la possession britannique, l'ordre aura force et vigueur comme s'il était contenu dans la section trente de l'acte de la Marine Marchande, 1854.

Application de la 17 et 18 Vict., ch. 104, s. 109, au Canada.

7. Dans l'interprétation de l'acte de la Marine Marchande, 1854, et des actes qui l'amendent, le Canada sera réputé une possession britannique.

Certificats coloniaux aux commandants, seconds et mécaniciens.

17 et 18 Vict., ch. 104, s. 131, et suiv., 5 et 26 Vict., ch. 63, s. 5, et suiv.

8. Lorsque la législature d'une possession britannique établira des dispositions pourvoyant à l'examen des personnes se proposant d'agir comme commandants, seconds ou mécaniciens à bord de navires, et pour leur décerner des certificats de capacité, et lorsque la Chambre de Commerce aura fait rapport à Sa Majesté qu'elle s'est assurée que les examens sont conduits de manière à être aussi efficaces que les examens dans le même but faits dans le Royaume-Uni en vertu des actes relatifs à la marine marchande, et que les certificats sont décernés d'après des principes tels qu'ils prouvent la même capacité et la même habileté que ceux décernés en vertu des dits actes, et qu'ils sont sujets à révocation pour les mêmes raisons et de la même manière, il sera loisible à Sa Majesté de déclarer par ordre en conseil que ces certificats auront, et ces certificats auront en conséquence, la même force et le même effet, et seront sujets à être révoqués pour les mêmes raisons et de la même manière, que s'ils eussent été décernés en vertu des dits actes.

L'ordre s'étendra aux certificats décernés après la date indiquée à cet égard dans l'ordre (que ce soit avant ou après la date de cet ordre), ou, s'il n'y est pas mentionné de date, après la date de l'ordre.

Il sera loisible à Sa Majesté en conseil, sur le rapport de la Chambre de Commerce, de révoquer tout ordre passé en vertu de la présente section.

Fortifications et Défense, Armes, etc.

Soumis au Parlement par ordre de Son Excellence le Gouverneur-Général.

MESSAGE.

JOHN YOUNG.

Le Gouverneur-Général transmet, pour l'information de la Chambre des Communes, le rapport des délégués en Angleterre, contenant leur correspondance avec le gouvernement de Sa Majesté au sujet des fortifications, de la défense, etc.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
Ottawa, 11 juin 1869.

Rapport d'un comité de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 11 *juin* 1869.

Le comité a pris en considération le rapport de l'honorable Sir George Et. Cartier, Baronnet, et de l'honorable Wm. McDougall, C. B., ainsi que les documents qui l'accompagnent, soumis conformément aux instructions contenues dans l'ordre en conseil du 1er octobre dernier, par lesquelles ils étaient autorisés à conférer avec le gouvernement de Sa Majesté, durant leur séjour en Angleterre, au sujet des fortifications et de la défense du Canada généralement.

Le rapport et les documents en question se rattachent—

1° Aux représentations faites par eux au Secrétaire d'Etat de Sa Majesté au département des colonies, relativement à l'octroi de la garantie impériale pour l'emprunt requis pour les fortifications projetées.

2° A la nécessité, telle que démontrée par eux au gouvernement de Sa Majesté, de maintenir dans la Puissance un effectif de troupes régulières aussi fort que possible.

3° A l'inopportunité de retirer du Canada, comme le proposait le Ministre de la Guerre, la proportion des armes se chargeant par la culasse et des munitions gardées en réserve jusqu'ici dans la Puissance.

4° A la correspondance échangée entre eux et les autorités impériales au sujet d'une réclamation présentée contre le Canada au montant de £847 18s 3¾d, pour dommages faits aux carabines Enfield prêtées à ce gouvernement et dernièrement renvoyées aux magasins militaires.

Le comité approuve parfaitement les représentations et les démarches faites par les délégués au sujet des différentes questions ci-dessus mentionnées, et recommande que leur rapport et les documents qui l'accompagnent soient soumis au parlement par un message de Votre Excellence.

Pour copie conforme,

WM. H. LEE,
Greffier, Conseil Privé.

RAPPORT.

A Son Excellence le Très-Honorable Sir JOHN YOUNG, *Baronnet, G. C. B., G. C. M. G., Gouverneur-Général du Canada, etc., etc., etc.*

EN CONSEIL.

Nous, les soussignés, ayant été spécialement autorisés, par ordre en conseil du 1er octobre dernier, de conférer avec le gouvernement de Sa Majesté, durant notre séjour en Angleterre, au sujet des fortifications et de la défense du Canada généralement, avons eu l'honneur d'obtenir plusieurs entrevues avec le très-honorable Secrétaire d'Etat pour les colonies, et par son entremise avec le très-honorable Secrétaire d'Etat au Ministère de la Guerre sur ces importantes questions.

En premier lieu, au sujet des fortifications, nous rappelâmes au comte de Granville que le gouvernement canadien n'avait pas encore reçu de réponse aux représentations contenues dans la dépêche de lord Monck en date du 27 mai 1868, relativement à l'octroi de la garantie impériale pour l'emprunt requis pour la construction des fortifications projetées par l'acte de la dernière session.

Secondement, nous crûmes de notre devoir d'insister fortement auprès du gouvernement de Sa Majesté sur la nécessité de garder et maintenir dans la Puissance un effectif de troupes régulières de Sa Majesté aussi fort que possible.

Lord Granville nous informa en réponse que les vues du gouvernement de Sa Majesté sur ces deux points seraient transmises dans une dépêche à Votre Excellence, et en conséquence, depuis notre retour au Canada, la dépêche ci-jointe, sous la date du 14 avril 1869, a été reçue, déclarant l'intention du gouvernement d'introduire une mesure durant la session actuelle de la législature impériale, pour autoriser la garantie de la somme requise pour les fortifications projetées, et déclarant, à l'égard des troupes régulières qui doivent être maintenues en Canada, que bien que nos vues ne pussent, pour les raisons qui y sont énoncées, être complètement réalisées, il serait cependant gardé une quantité réduite de troupes, pour le moment, dans certaines parties de la Puissance.

Pendant notre séjour en Angleterre, nous reçûmes du comte de Granville une communication, en date du 22 février 1869, contenant copie de deux lettres du Ministère de la Guerre, la première ayant rapport à la quantité d'armes se chargeant par la culasse, soit affectées aux troupes locales, soit tenues en réserve, et à la quantité des munitions en magasin en Canada, et proposant de retirer une forte proportion de ces armes et munitions, à moins que le gouvernement canadien n'exprime le désir d'en acheter une partie. Et la seconde formulait une réclamation contre le gouvernement de la Puissance, au montant de £847 18s. 3¾d, destinée à couvrir les dommages causés aux carabines Enfield prêtées à ce gouvernement et dernièrement renvoyées aux magasins militaires.

Nous eûmes à ces sujets des entrevues personnelles avec le comte de Granville, et nous exposâmes plus tard nos opinions par écrit, dans une lettre à Sa Seigneurie en date du 23 mars 1869, dans laquelle nous fîmes des remontrances contre la réduction projetée de la quantité d'armes et de munitions tenues en réserve en Canada pour le motif que si, en sus de la réduction des troupes régulières, il venait à être connu que la quantité des carabines Snider avait aussi été réduite, cela pourrait donner de l'encouragement à l'organisation fénienne, qui existe encore aux Etats-Unis, à renouveler ses tentatives d'invasion de notre territoire.

De plus, que le nouvel acte de milice canadien avait pourvu à l'exercice régulier d'un certain nombre de miliciens supplémentaires, et de la milice de réserve, ce qui exigerait au moins 65,000 fusils, ou près de la quantité totale que l'on se proposait de laisser en Canada pour les troupes coloniales ordinaires, ne laissant aucune réserve pour faire face à une éventualité soudaine.

Quant à l'offre faite de l'achat d'une partie de ces armes par le gouvernement canadien, nous représentâmes au comte de Granville que ce sujet ne se rattachait pas directement au but de notre mission, et comme cela entraînerait le vote d'un crédit par le parlement canadien, nous le priions d'ordonner que le retrait de ces armes et munitions fût différé jusqu'à ce que nous puissions avoir l'occasion de soumettre la question à la considération de Votre Excellence en Conseil.

Aucune décision sur ces deux questions ne nous avait été communiquée lors de notre départ pour le Canada ; mais depuis notre retour une dépêche (No. 75), sous la date du 24 avril, a été reçue du comte de Granville, communiquant à Votre Excellence une correspondance échangée entre le Ministère des Colonies et celui de la Guerre, d'après laquelle il appert, quant à la première proposition, savoir : celle qui a rapport à la quantité de carabines se chargeant par la culasse que l'on doit laisser en Canada, que le Secrétaire d'Etat au Ministère de la Guerre a consenti à différer le retrait d'une partie de ces armes ou des munitions tenues en réserve, jusqu'à l'automne prochain,—et que, à l'égard du montant réclamé en compensation des dommages causés aux armes prêtées, M. Cardwell, pour les raisons données dans la lettre de Sir Edward Lugard à Sir Frederic Rogers, en date du 20 avril dernier, ne se croit pas justifiable d'abandonner cette réclamation.

Le tout respectueusement soumis.

GEO. ET. CARTIER,
WM. McDOUGALL.

Ottawa, 20 mai, 1869.

DOWNING STREET,
22 février, 1869.

MESSIEURS,—Je suis chargé par le comte de Granville de vous transmettre les copies ci-jointes de deux lettres qui ont été reçues du Ministère de la Guerre, la première ayant rapport à la quantité d'armes se chargeant par la culasse et de munitions qu'il est nécessaire de tenir en réserve en Canada; la seconde, présentant une réclamation contre le gouvernement canadien au montant de £847 18s. 3¾d, pour dommages, etc., causés aux carabines Enfield prêtées au gouvernement canadien et dernièrement renvoyées aux magasins militaires.

11 février 1869.
12 février 1869.

Lord Granville serait heureux de recevoir les observations que vous pourriez désirer faire sur les points auxquels se rattachent ces deux lettres.

J'ai l'honneur d'être, etc.
(Signé), FREDERIC ROGERS.

Sir G. E. Cartier, Baronnet,
et
Wm. McDougall, Ecr., C. B.

Sir H. Storks au Sous-Secrétaire d'Etat, B.-C.

MINISTÈRE DE LA GUERRE,
11 février, 1869.

MONSIEUR,—Je suis chargé de vous informer, afin que vous en avisiez le Secrétaire d'Etat, que par suite des réductions que l'on a décidé d'opérer dans les forces stationnées en Canada, le secrétaire, M. Cardwell, s'est préoccupé de la grande quantité d'armes se chargeant par la culasse qui ont été mises à la disposition des forces locales de la Puissance, ou tenues en réserve aux différents dépôts, pour faire face à toutes les éventualités ; il s'est également préoccupé des munitions formant une réserve de 20,000,000 de cartouches. Voici quel est le nombre d'armes de toutes sortes, sans compter celles qui sont en la possession des troupes régulières :—

Pour l'usage des forces coloniales.

Carabines Snider perfectionnées	51,000
Carabines Spencer	2,000
Mousquetons Spencer	1,000
Mousquetons Starr	200
	54,200
Dans les arsenaux, réserve (Snider)	31,000
	85,200

M. Cardwell en est venu à la conclusion qu'une réserve de 31,000 armes de première classe est beaucoup trop considérable pour les besoins actuels de la Puissance, et comme on a grand besoin d'armes de cette espèce pour le service impérial, et pour compléter la réserve qu'on doit garder en Angleterre, il propose de retirer du Canada 25,000 carabines Snider et 10,000,000 de cartouches ; mais avant de donner des instructions à ce sujet, M. Cardwell désirerait savoir si lord Granville pense que le gouvernement du Canada achèterait un certain nombre de ces armes et, dans ce cas, il différera ses instructions pour laisser le temps au gouvernement canadien de considérer la chose.

J'ai l'honneur, etc.,
(Signé), H. K. STORKS,
Sous-Secrétaire d'Etat,
Bureau Colonial.

Sir E. Lugard au Sous-Secrétaire d'Etat, B.-C.

MINISTÈRE DE LA GUERRE,
12 février, 1869.

MONSIEUR,—Je suis chargé par M. le secrétaire Cardwell de vous transmettre, pour l'information du comte de Granville, copie ci-incluse de la correspondance échangée entre son département et le commandant des forces en Canada, au sujet de la détérioration subie par certaines carabines Enfield prises dans les arsenaux de l'empire et prêtées au gouvernement canadien, puis dernièrement rendues et remplacées par des carabines Snider.

Lord Granville verra que le général Windham a fait inspecter une partie de ces armes en présence d'un officier de la milice et dresser une réclamation de £847 18s. 3d. pour détérioration et pertes, contre le gouvernement canadien.

Les règlements de 1862 prescrivent que les gouvernements des colonies seront responsables de toutes armes fournies aux volontaires des milices coloniales et que, de plus, ces armes devront être entretenues en bon état. M. Cardwell pense donc que le lieutenant-général a parfaitement le droit de faire cette réclamation au gouvernement canadien.

J'ai l'honneur, etc.,
(Signé), EDWARD LUGARD.

Au Sous-Secrétaire d'Etat,
Bureau Colonial.

Le Lieutenant-Général Windham au Secrétaire d'Etat, Département de la Guerre.

QUARTIER-GÉNÉRAL,
Montréal, le 7 février, 1869.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser ci-jointe copie d'une proposition d'après laquelle les dommages faits aux carabines Enfield prêtées à la milice et actuellement remplacées par les carabines Snider, seront évalués en Angleterre.

Son Excellence le Gouverneur-Général a consenti à cet arrangement, et est aussi d'avis que le montant de l'indemnité soit réglé entre les deux gouvernements par l'intermédiaire du bureau colonial.

Je vous adresse aussi un état des carabines Enfield remises jusqu'à ce jour, et j'ai l'honneur de vous informer que j'ai insisté auprès de Son Excellence le Gouverneur-Général pour faire opérer aussi promptement que possible la rentrée de ces armes.

J'ai l'honneur, etc.,
(Signé), A. WINDHAM,
Lt.-Général,
Commandant des forces dans l'Am. B. du Nord.

Au Très-Honorable le Sec. d'Etat,
Département de la Guerre.

Le Surintendant-Adjoint des Arsenaux au Secrétaire Militaire, Montréal.

BUREAU DE L'ARSENAL,
Montréal, le 30 août, 1867.

MONSIEUR,—Relativement aux carabines Enfield dont la milice a fait usage et qui, d'après l'ordre du lieutenant-général, vont être renvoyées en Angleterre sur un navire marchand, vu qu'on ne peut en ce moment les expédier sur un navire de l'Etat,

Je recommanderais respectueusement que ces armes, avant d'être mises à bord, fussent examinées aux arsenaux de Québec et qu'on s'assurât si elles sont bien empaquetées afin qu'elles ne soient pas endommagées durant le transport; en même temps, je recommanderais qu'on abandonnât l'idée de faire examiner ces armes par un bureau ou des bureaux d'officiers, en vue de fixer l'indemnité de détérioration, et que cet examen soit laissé aux autorités militaires en Angleterre.

J'ai l'honneur, etc.,
(Signé), EDWD. WILGRESS,
Pour le Surint.-Adjoint.

Au Secrétaire Militaire,
Montréal.

Copie.

BUREAU DE L'ARSENAL,
Montréal, le 28 Janvier 1868.

ETAT indiquant le nombre des armes, etc., prises dans les arsenaux de l'empire et prêtés au gouvernement Canadien, le nombre remis et le nombre des armes, etc., qui restent en la possession du gouvernement Canadien.

	Carabine Enfield, modèle de 1853.	Carabine courte, modèle de 1856.	Mousqueton, modèle de 1856.	Mousqueton, modèle de 1853.	Mousquet à répétition de Spencer.	Mousqueton à répétition de Spencer.	Mousquet de Westby Richard.	Sabres, cavalerie, avec fourreaux, modèle de 1853.	Sabre-baïonnette, carabine Brunswick.	Sabre-baïonnette, modèle de 1856.
Nombre total des armes prêtés, etc.....	29,310	2,651	500	537	2,000	900	1,665	500	25	18
Remis dans les arsenaux de Québec et Montréal.....	23,657	1,431	.....	294	.....	.....	1,665	.....	.....	.....
Actuellement en la possession du gouvernement Canadien.....	5,653	1,200	500	243	2,000	900	.....	500	25	18
Exp. en Angleterre par "l'Annie Foster"	1,600	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Restant à Québec pour chargement.....	7,657	1,431	.....	294	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	23,657	1,431	.....	294	.....	.....	.....	.....	.....	.....

(Signé,) F. A. GALLELLY,
Surintendant-adjoint.

Au Secrétaire Militaire,
Montréal.

Lord Longford au Lieutenant-Général commandant les forces de Sa Majesté dans l'Amérique Britannique du Nord.

$\frac{57}{20}$
5467

MINISTÈRE DE LA GUERRE,
le 21 mars, 1868.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 7 *ultimo*, accompagnée d'une communication du surintendant-adjoint des arsenaux à Montréal, par laquelle il propose de faire évaluer en Angleterre la détérioration des carabines Enfield prêtées à la milice et qu'on renvoie en ce moment pour les remplacer par des carabines Snider, je suis chargé par le secrétaire, Sir John Pakington, de vous informer qu'il a été impossible de fixer une indemnité de détérioration pour les armes reçues par "l'Annie Foster," vu l'état dans lequel on les a trouvées par suite du voyage, et Sir J. Pakington est d'avis que pour éviter à l'avenir cet inconvénient une évaluation devrait être faite avant d'embarquer ces armes.

Je suis donc chargé de vous prier d'agir désormais en conséquence.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé), LONGFORD.

Au Lieutenant-Général commandant
les forces de Sa Majesté dans
dans l'Am. Britan. du Nord,
Montréal.

Le Lieutenant-Général Windham au Secrétaire d'Etat au Département de la Guerre.

QUARTIER-GENERAL, CANADA,
Montréal, le 22 janvier 1869.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions contenues dans votre lettre $\frac{57}{20}$ en date du 21 mars 1868, les armes remises à l'arsenal de Québec par la milice volontaire ont été inspectées en présence d'un officier de milice agissant au nom du gouvernement canadien.

Un compte de dommages, au montant de £847 18s. 3¾d. sterling, a été présenté au département de la milice le 8 octobre 1868, et en réponse à une demande du paiement de ce compte, on m'informe qu'il a été adressé au ministre de la milice actuellement en Angleterre.

Il est possible que Sir G. E. Cartier soumette ces réclamations au ministre des colonies, et c'est pourquoi je tiens à vous informer que, selon moi, il n'existe aucune raison de ne pas leur donner suite.

On a distribué les armes en grand nombre, conformément aux réglements datés du Ministère de la Guerre 27 mars 1862, réglements qui prescriraient que ces armes seraient rendues en bon état tout en tenant compte de la détérioration par l'usage.

Or, on n'a aucunement pris soin de ces armes, et en exigeant le paiement des frais de réparation, l'on fera de plus comprendre au département de la milice combien il est important de veiller au bon entretien d'armes précieuses (se chargeant par la culasse), pour la seconde fois mises à la disposition des volontaires canadiens par la libéralité de l'Angleterre.

Je suis, etc.,

(Signé,) C. A. WINDHAM,
Lt.-Gén. commandant les forces
dans l'Amérique Brit. du Nord.

Au très-honorable,
Le Secrétaire d'Etat au Dép. de la Guerre,
etc., etc., etc.

HOTEL DU PALAIS DE WESTMINSTER,
le 23 mars 1869.

MONSIEUR,—Nous avons l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 22 février dernier, accompagnée de copies de deux lettres émanant du Ministère de la Guerre, et que

le comte de Granville vous a chargé de nous transmettre. La première de ces lettres a trait au nombre d'armes se chargeant par la culasse et à la quantité de munitions qu'il sera nécessaire de garder comme réserve en Canada; la seconde formule une réclamation de £847 13s 3¾d pour dommages, etc., aux carabines Enfield prêtées au gouvernement Canadien et dernièrement renvoyées aux arsenaux de l'empire.

Vous voulez bien nous informer que le comte de Granville serait heureux d'avoir quelques observations de notre part sur la teneur de ces deux lettres, et nous nous empressons de nous rendre aux désirs de Votre Seigneurie.

1° Dans la lettre relative au nombre d'armes se chargeant par la culasse et à la quantité de munitions qu'il sera nécessaire de tenir en réserve en Canada, nous remarquons que le très-honorable Secrétaire d'Etat au Département de la Guerre propose de retirer du Canada 25,000 carabines Snider et 10,000,000 de cartouches, mais avant de donner des instructions à cet effet M. Cardwell désirerait savoir si le gouvernement fédéral achèterait une certaine quantité de ces armes et munitions, et il diffère ses instructions afin de nous permettre de prendre une détermination à cet égard.

Au sujet de cet achat, nous désirons informer le comte de Granville que cette question n'est pas de celles qui font l'objet de notre mission actuelle auprès du gouvernement impérial, et comme elle implique un vote de fonds par la législature canadienne, nous prions le comte de Granville de demander au Secrétaire d'Etat au Département de la Guerre qu'il veuille bien différer ses instructions relatives à la remise de ces armes jusqu'à ce que nous ayons pu soumettre la chose à Son Excellence le Gouverneur en conseil, à notre retour au Canada.

En ce qui concerne la réduction projetée de la réserve de carabines Snider et de munitions en Canada, nous ferons observer au très-honorable Secrétaire au Département de la Guerre que l'organisation fénienne existe encore aux Etats-Unis, que les féniens choisissent généralement le printemps pour leurs incursions en Canada, et que si l'on savait qu'outre une réduction de la force régulière on diminue aussi le nombre de carabines Snider et la quantité de munitions, ce seul fait pourrait encourrager une invasion prochaine des féniens sur quelque point de notre territoire. Nous ferons aussi observer que s'il devenait subitement nécessaire d'appeler au service actif un certain effectif de la milice canadienne, la réduction de la force régulière en Canada nécessiterait que nous eussions à notre disposition une réserve considérable d'armes pour les volontaires.

Nous ajouterons que la nouvelle loi de milice prescrit que "40,000 hommes de la milice active seront, en temps de paix, annuellement exercés et instruits dans l'art militaire," ainsi que les officiers et sous-officiers de la milice de réserve, et que, par suite, il sera nécessaire d'avoir en Canada, en temps de paix, au moins 65,000 carabines Snider perfectionnées pour l'exercice des hommes de la milice et des officiers, ce qui absorbera le nombre entier de ces armes qu'on veut laisser à la disposition des forces coloniales sans qu'il reste aucune réserve d'armes au cas où une levée extraordinaire, outre l'effectif en temps de paix, deviendrait urgente.

Nous espérons que, pour les raisons précédentes, le Secrétaire au Département de la Guerre n'exécutera pas son projet de diminuer la réserve de carabines Snider perfectionnées et de munitions en Canada.

Nous soumettons ci-joint à la considération du comte de Granville un rapport du colonel MacDougall, adjudant-général de la milice du Canada, sur cette question de la réduction de la réserve d'armes en Canada.

2° En ce qui regarde la réclamation de £847 13s. 3¾d. pour dommages aux carabines Enfield prêtées au gouvernement canadien et dernièrement remises dans les arsenaux de l'empire, nous prenons la liberté de faire observer au comte de Granville que ces armes se sont détériorées uniquement par l'usage qu'on en a fait dans le service actif, surtout pendant les invasions féniennes de 1865, 1866 et 1867, et nous osons exprimer l'espoir que le Secrétaire au Département de la Guerre n'insistera pas sur cette réclamation.

Nous avons l'honneur, etc.,

(Signé,) G. E. CARTIER,
" M. MACDOUGALL.

Sir Frederic Rogers,
Premier Sous-Secrétaire au
Ministère des Colonies, Downing Street.

Mémoire.

LONDRES, le 9 mars 1869.

L'Adjudant-Général de la Milice a l'honneur de faire rapport, conformément au désir exprimé par l'honorable Ministre de la Milice, relativement à une lettre émanant du Ministère de la Guerre, en date du 11 février 1869, (Sir H. Storks au Sous-Secrétaire d'Etat, B. C.), lettre dans laquelle il est proposé de diminuer l'approvisionnement de carabines Snider et de munitions en Canada,—que cette question de retirer les armes du Canada est naturellement une de celles qui appartiennent à la décision du Gouvernement Impérial, mais qu'au cas où il serait nécessaire d'appeler subitement aux armes une force considérable de la milice canadienne, en raison de la diminution de l'effectif des troupes régulières, il serait urgent d'avoir immédiatement disponible une réserve considérable d'armes.

La nouvelle loi de milice prescrit que 40,000 hommes de la milice active seront annuellement exercés et instruits dans l'art militaire, ainsi que les officiers et sous-officiers de tous les bataillons de la réserve;—or, pour donner effet à cette loi, le gouvernement canadien devra avoir à sa disposition, d'une manière ou d'une autre, 15,000 carabines pour l'usage des officiers et sous-officiers sus-mentionnés, en outre des armes distribuées aux 40,000 hommes de la milice active.

(Signé,) P. L. MACDOUGALL,
Colonel, Adjudant-Général de Milice.

A l'honorable Ministre
de la Milice et de la Défense,
Canada.

Le Secrétaire d'Etat pour les Colonies au Gouverneur-Général.

Canada,
No. 75.

DOWNING STREET,
Le 24 avril 1869.

MONSIEUR,—Vous êtes sans doute en possession de la correspondance notée à la marge et échangée entre Sir Geo. E. Cartier et M. McDougall et ce bureau, aux mois de février et mars derniers, relativement à deux lettres émanées du Ministère de la Guerre, le 11 et le 12 février respectivement, la première ayant trait au nombre d'armes se chargeant par la culasse et à la quantité de munitions nécessaires comme réserve en Canada, la seconde formulant, contre le gouvernement canadien, une réclamation pour dommages aux carabines Enfield prêtées au gouvernement canadien et récemment remises dans les arsenaux de l'empire.

B. C. aux délégués, 22 fév. 1869, accompagné de lettres du Min. de la Guerre, 11 et 12 fév. Réponse de Sir G. E. Cartier et de M. McDougall, 23 mars 1869.

Je vous transmets aujourd'hui, pour votre information, copie d'une correspondance plus récente échangée entre ce bureau et le Ministère de la Guerre subséquemment au départ de Sir G. E. Cartier et de M. McDougall pour le Canada.

B. C. au M. de la G., 10 avril 1868. M. G. au B. C., 20 avril 1869.

Par la lettre émanant du Ministère de la Guerre, vous apprendrez la décision qu'a prise le secrétaire à ce département sur ces questions.

J'ai l'honneur, etc.,
(Signé,) GRANVILLE.

Au Gouverneur-Général,
Le Très-Honorable Sir John Young,
Baronet, etc., etc., etc.

Sir F. Rogers au Sous-Secrétaire d'Etat.

MINISTÈRE DE LA GUERRE,
le 10 avril 1869.

MONSIEUR,—Je suis chargé par le comte de Granville de vous aviser, pour l'information de M. le Secrétaire Cardwell, qu'il a communiqué à Sir G. E. Cartier et à M.

McDougall, délégués canadiens en ce pays, les questions soulevées par les lettres émanant du Ministère de la Guerre en date des 11 et 12 février dernier, la première ayant trait au nombre d'armes et à la quantité de munitions nécessaires comme réserve en Canada, la seconde formulant, contre le gouvernement canadien, une réclamation de £847 13s. 3¾d. pour dommages aux carabines Enfield prêtées au gouvernement canadien et récemment remises dans les arsenaux de l'empire.

Je suis chargé de vous transmettre en même temps, pour que vous la soumettiez à M. Cardwell, copie de la réponse qui a été reçue de ces messieurs. 23 mars 1869.

Lord Granville est d'avis qu'il serait inopportun pour le moment de réduire le nombre d'armes et la quantité de munitions avant l'automne.

Vous observerez que les délégués ne donnent aucune opinion sur l'achat d'une certaine quantité de ces armes et munitions, mais qu'ils soumettront la question au gouvernement canadien à leur retour à Ottawa.

Quant au paiement des dommages susmentionnés, je suis chargé de demander l'opinion de M. Cardwell à cet égard.

Je suis, etc.,

(Signé), F. ROGERS.

Au Sous-Secrétaire d'Etat,
M. des Colonies.

Sir Edward à Sir F. Rogers.

MINISTÈRE DE LA GUERRE,
le 20 avril 1869.

MONSIEUR,—Je suis chargé par M. le secrétaire Cardwell d'accuser réception de votre lettre du 10 courant, accompagnée d'une réponse de Sir Geo. E. Cartier et de M. McDougall, délégués canadiens en ce pays, sur les questions soulevées par les lettres émanant de son département aux dates du 11 et 12 février dernier, relativement au nombre d'armes et à la quantité de munitions nécessaires, comme réserve, au Canada, et à une réclamation de £847 13s. 3¾d. pour dommages aux carabines Enfield prêtées au gouvernement canadien et récemment remises dans les arsenaux de l'empire.

Sur le premier point, je ne puis que vous renvoyer à ma lettre du 11 février dernier, dans laquelle vous verrez qu'on s'est conformé, par anticipation, à la recommandation du comte de Granville, savoir, qu'on ne fera aucune réduction dans le nombre des armes et la quantité des munitions avant que le gouvernement canadien ait décidé s'il les achètera.

Sur le second point, je vous renvoie au rapport du lieutenant-général Sir C. Windham, en date du 22 janvier 1869, (ce rapport accompagnait ma lettre du 12 février,) duquel il appert que la détérioration qu'ont subie ces armes ne vient pas de " l'usure et des accidents," comme le prétendent Sir G. E. Cartier et M. McDougall, mais d'une grande négligence.

Lord Granville verra aussi, dans le même rapport, que ces armes ont été dûment inspectées, en présence d'un officier de la milice agissant pour le gouvernement canadien, lorsqu'on les a remises et que la somme réclamée représente bien réellement les dommages qu'elles ont subis.

En présence de ces faits, M. Cardwell ne peut que maintenir sa réclamation.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé), EDWARD LUGARD.

Sir Frederic Rogers, Baronnet,
etc., etc., etc.

---

28 avril 1869.

Communiqué au Conseil Privé.

Les nombres indiqués dans cette dépêche, pour les armes qu'on devra retirer et celles qui devront rester, sont les mêmes que dans les dépêches précédentes.

(Signé), J. Y.

Canada,
No. 65.

DOWNING STREET,
le 14 avril 1869.

Copie adressée au Ministre de la Milice et de la Défense, le 13 mai 1869.

MONSIEUR,—1. Le gouvernement de Sa Majesté a récemment étudié les questions de savoir quelle doit être la distribution des troupes royales dans les colonies et quelle contribution doivent payer au trésor impérial les colonies où ces troupes sont stationnées.

2. Comme presque un tiers de ces troupes est actuellement stationné en Canada, il est inutile de dire qu'il a fallu d'abord considérer quel effectif doit rester dans la Puissance et à quelles conditions.

3. Dans l'étude de ces questions, le gouvernement a surtout consulté les documents suivants : Dépêche No. 95, 17 juin 1865, par laquelle M. Cardwell communique à Lord Monck la décision du gouvernement de Lord Palmerston sur diverses questions importantes relatives à la défense de la province du Canada, telle qu'alors constituée ;—Minutes du comité du conseil respectivement transmise dans la dépêche de Lord Monck, No. 96, 2 janvier 1868, et dans votre dépêche No. 9, 21 janvier 1869. La première de ces minutes a trait à la force navale croisant alors dans les eaux canadiennes, et la seconde au retrait des troupes. Dans les deux cas, le conseil représente que le Canada a un besoin exceptionnel d'aide pour sa défense militaire et navale, non à cause d'aucuns troubles intérieurs, mais parcequ'une association de gens se nommant Féniens désire faire du Canada la base de ses opérations contre la Grande Bretagne.

4. Le gouvernement de Sa Majesté expère que les troubles provenant de l'organisation fénienne aux Etats-Unis disparaissent rapidement.

Cette organisation, en grande partie composée d'Irlandais ayant des sentiments hostiles à la Grande-Bretagne, a dû son importance principalement aux recrues qu'elle a faites parmi les troupes nombreuses récemment licenciées et qui n'avaient point encore repris d'occupations paisibles. Pareil état de choses doit toujours être une source de dangers pour un pays avoisinant ; et, en cela, le Canada ne souffre pas de son union avec la Grande-Bretagne, mais d'un inconvénient passager, je l'espère, de sa position géographique.

5. Sans insister davantage sur cette observation, je passe aux différents points relativement auxquels j'ai à vous transmettre les conclusions du gouvernement de Sa Majesté.

6. Dans la dépêche à laquelle j'ai déjà fait allusion, Lord Monck était informé que si la province du Canada voulait entreprendre certains travaux de défense indiqués dans la même dépêche, le gouvernement de Sa Majesté demanderait au parlement la garantie de la somme requise pour ces travaux, mais que la législature provinciale devait se prononcer avant qu'on fit cette demande.

7. Suivant le désir des ministres canadiens, la chose fut laissée au parlement fédéral qui a passé un acte autorisant le gouverneur à prélever une somme de £1,000,000 pour les fins susdites, avec la garantie impériale.

8. Sans entrer dans le détail de certains arrangements qui pourraient être jugés nécessaires, je me contenterai de dire que le gouvernement actuel est prêt à remplir l'engagement de ses prédécesseurs, et présentera au parlement un bill demandant la garantie en question.

9. Mais il est d'avis que l'aide militaire et navale jusqu'à présent donnée au Canada, vu des circonstances qui bientôt, je l'espère, n'existeront plus, doit être sur le champ considérablement réduite. Vous trouverez, dans l'extrait ci-joint d'une lettre que j'ai reçue du Secrétaire d'Etat au Département de la Guerre, les conclusions auxquelles est arrivé le gouvernement de Sa Majesté.

10. On compte donc, dans le cours de l'été, retirer d'Ontario et de Québec un régiment de cavalerie, trois batteries de campagne, trois batteries d'artillerie de place et trois bataillons d'infanterie ; de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, on retirera deux bataillons d'infanterie et une batterie de campagne.

11. Halifax sera considéré comme station impériale et pour sa défense on laissera, jusqu'à nouvel ordre, 2,000 hommes à la Nouvelle-Ecosse.

12. On laissera, pour le moment, 4,000 hommes environ dans les provinces d'Ontario, Québec et du Nouveau-Brunswick. Mais cela doit être considéré comme un arrangement temporaire, et je suis d'avis, avec M. Cardwell, que bientôt il sera inutile d'entretenir des troupes royales dans ces provinces, si ce n'est le faible effectif nécessaire pour l'exercice des volontaires et le maintien des écoles d'instruction.

On fixera ultérieurement les conditions auxquelles un régiment des troupes de Sa Majesté pourra être stationné dans la colonie pour cette fin ou d'autres. En attendant, le Secrétaire d'Etat au Département de la Guerre m'informe que les gouvernements coloniaux pourront, à leurs frais, engager les services de tous les officiers et sous-officiers nécessaires pour organiser et instruire la force locale, ainsi que pour la construction, l'inspection et l'entretien des fortifications, ou pour tout autre objet se rattachant à la défense du pays. Le Ministère de la Guerre leur fournira aussi, au prix coûtant, toutes armes et munitions nécessaires, et bien que ce détail intéresse peut-être moins le Canada que d'autres colonies, je vous adresse ci-jointe copie des règlements en vertu desquels les soldats de bonne conduite pourront être employés comme agents de police ou autrement, s'il est nécessaire, dans les colonies où ils sont stationnés.

Sera expédiée sitôt qu'on l'aura reçue du Ministère de la Guerre.

13. Je dois de plus vous informer que, d'après l'opinion du Secrétaire d'Etat au Département de la Guerre, tout corps de troupes entretenu aux frais du trésor impérial, devrait être entretenu pour le service général de Sa Majesté, et non point réservé, par les conditions de l'enrôlement ou la nécessité pratique, au service d'une colonie particulière. Vous savez que la brigade des carabiniers canadiens ne satisfait point à cette condition ; aussi, M. Cardwell va supprimer quatre compagnies de ce corps et prendre des mesures pour qu'il ne soit plus entretenu aux frais du trésor impérial. C'est au gouvernement fédéral de décider si ce corps ou une partie peut être maintenue avantageusement aux frais de la colonie.

14. Enfin, je dois parler de l'escadre qui sera maintenue l'été prochain sur les lacs canadiens et le St. Laurent.

15. Dans la dépêche du 17 juin, que j'ai déjà citée et que le conseil exécutif de Lord Monck mentionne, M. Cardwell faisait observer " qu'en dehors de toute question " d'urgence, la convention passée entre l'Angleterre et les Etats-Unis empêche l'une et " l'autre nation de placer, en temps de paix, sur les lacs, plus que le nombre spécifié de " navires de guerre."

16. Or, vous savez qu'avec le consentement des Etats-Unis, le nombre des navires de guerre anglais sur les lacs a dépassé le nombre fixé par la convention de 1817. Le gouvernement de Sa Majesté, pense que le temps est venu ou viendra bientôt, où il n'y aurait aucune raison de demander aux Etats-Unis leur assentiment à pareil état de choses. Il croit donc que, d'une part et de l'autre, le nombre des navires de guerre sur les lacs devra bientôt être réduit au chiffre fixé par la convention.

17. Le gouvernement de Sa Majesté consent à ce que les trois canonnières anglaises croisent encore cet été sur les lacs canadiens et le St. Laurent, si le gouvernement canadien le désire, et ce dernier gouvernement devra décider quel nombre de canonnières peut être maintenu sans violer la convention ; mais le gouvernement impérial est d'avis que cela doit désormais être fait entièrement aux frais de la Puissance.

18. Relativement à l'observation contenue dans le rapport du Conseil Privé, savoir : que le Canada n'a pas droit d'équiper des navires de guerre, je vous rappellerai l' " Acte " de la défense navale des colonies " qui prévoit cette difficulté. Le conseil ne dit pas en quoi cet acte est défectueux.

19. Je vous prierai de communiquer cette dépêche à vos ministres. Ils doivent bien connaître les principes que le gouvernement voudra appliquer aux dépenses impériales pour la défense des colonies. Dans l'application graduelle, sinon lente, de ces principes à l'Amérique Britannique du Nord, ils reconnaîtront, je l'espère, chez le gouvernement de Sa Majesté, un sincère désir de rendre justice au Canada, tant à cause des circonstances particulières dans lesquelles il s'est trouvé qu'au zèle énergique déployé par le gouvernement canadien et tout le pays, lorsqu'il s'est agi de protéger les frontières contre l'invasion.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé), GRANVILLE.

Au Gouverneur-Général,
Le Très-Hon. Sir John Young, Bart.,
G. C. B.

Extraits d'une lettre de M. le Secrétaire Cardwell au Comte de Granville.

MINISTÈRE DE LA GUERRE,
le 25 janvier 1869.

" En consultant les documents dont je vous adresse copie, et intitulés : " Distribution des régiments, 1868-9, je trouve que tout l'effectif voté pour l'année courante, soit 50,025 hommes, est inscrit sous le titre " total pour les colonies," ce qui comprend notre armée du Japon. Sur ce nombre de 50,025 hommes, il n'y en a pas moins de 16,185 pour l'Amérique Britannique du Nord, sous les différents titres, Canada, Nouvelle-Ecosse et Terre-Neuve.

" Sur ce dernier nombre, 3,592 ont déjà été rappelés et l'on m'a soumis une lettre émanant du Ministère des Colonies, en date du 8 ult., et dans laquelle il est dit que, suivant l'opinion du Duc de Buckingham et Chandos, on pourrait encore réduire le nombre des troupes stationnées au Canada, de manière à laisser 5,000 hommes dans les provinces de Québec et Ontario, 2,000 à la Nouvelle-Ecosse et 1,650 au Nouveau-Brunswick. J'apprends aussi qu'à la suite d'un engagement pris par le gouvernement de Lord Palmerston, en 1865, et d'après lequel le gouvernement de Sa Majesté demanderait au parlement impérial de garantir un emprunt dont le gouvernement colonial aurait la première responsalité et qui serait effectué pour défrayer les dépenses de certains travaux de fortifications nécessaires pour la défense du Canada, la législature de ce pays a passé, au mois de mai dernier, un acte autorisant un emprunt de £1,100,000 à cet effet. Mais la promesse de la garantie impériale ayant été donnée dans la supposition que le gouvernement fédéral ferait des efforts plus énergiques que par le passé pour défendre le Canada, diminuant ainsi les dépenses du trésor impérial à cet égard, et de plus nos relations actuelles avec les Etats-Unis étant très-amicales, il semble que le gouvernement de Sa Majesté devrait opérer une réduction plus considérable des troupes que celle qui est indiquée dans la lettre du Duc de Buckingham."

" En 1851, le comte Grey, Secrétaire d'Etat au Département de la Guerre et des Colonies, écrivait au Gouverneur-Général de l'Amérique Britanique du Nord : " Le Canada (comme toutes les autres provinces de l'Amérique Britannique du Nord) possède maintenant, d'une manière complète, tous les avantages du gouvernement responsable en ce qui concerne ses affaires intérieures."

" Il semble au gouvernement de Sa Majesté que ces avantages devraient entraîner des responsabilités correspondantes, et que le temps est venu où la population du Canada devra supporter une part plus considérable des dépenses faites dans son intérêt."

" L'item le plus lourd de ces dépenses a trait à la protection militaire du pays."

" Le gouvernement de Sa Majesté considère le Canada comme une des parties les plus importantes et les plus précieuses de l'empire, et ne songe aucunement à le priver de la protection des armées royales."

" Mais si l'on considère les progrès rapides du Canada, la richesse et la prospérité qui y règnent actuellement, le gouvernement de Sa Majesté croit qu'en justice pour l'Angleterre elle devrait être exemptée d'une grande partie des frais encourus pour protéger une colonie si bien à même de se défendre par elle-même."

" En adoptant ce principe, je vous ferai observer que le gouvernement de l'empire ne fera que revenir à son ancienne politique coloniale."

" En 1853, le duc de Newcastle, alors Secrétaire d'Etat au Département de la Guerre " et des Colonies, informait le Gouverneur-Général que le gouvernement de Sa Majesté, " croyait nécessaire de réduire de 4,110 à 3,170 hommes les troupes stationnées en Canada, " c'est-à-dire, dans les provinces actuelles d'Ontario et de Québec ; et il faisait observer " qu'en agissant ainsi on ne faisait que revenir aux chiffres de 1,792 et 1,822."

" Des circonstances fort exceptionnelles ont empêché, depuis quelques années, l'application de ces principes aux provinces de l'Amérique Britannique du Nord ; mais, à mon avis, ces circonstances n'existent plus et je ne vois aucune raison de ne pas suivre la politique indiquée dans les dépêches que je viens de mentionner.

Le gouvernement de la Nouvelle Confédération a manifesté le désir d'améliorer l'organisation militaire du pays ; nous devons encourager ce désir et mettre quelques régiments de Sa Majesté à la disposition du gouvernement canadien, pour l'instruction des volontaires et de la milice du Canada. La réduction que je propose à Votre Seigneurie n'empêchera pas la réalisation de ce but.

Ile de San Juan.—Réclamations du Canada pour pertes et dommages soufferts par les sujets de Sa Majesté, en repoussant l'Invasion Fénienne.—Protection des Pêcheries.

Soumis au Parlement par ordre de Son Excellence le Gouverneur-Général.

MESSAGE.

JOHN YOUNG.

Le Gouverneur-Général transmet, pour l'information de la Chambre des Communes, les rapports faits par les délégués canadiens à Londres, contenant leur correspondance avec le Secrétaire d'Etat de Sa Majesté pour les Colonies, sur les sujets suivants, savoir :—

1. Au sujet de l'Ile de San Juan.

2. Au sujet des pertes encourues par le gouvernement canadien et le peuple du Canada pour repousser les attaques des soi-disant Féniens.

3. Au sujet de la protection des pêcheries.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
Ottawa, 11 Juin 1869.

Rapport d'un Comité de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil le 11 *Juin* 1869.

Le Comité a pris en considération les rapports ci-joints de l'honorable Sir George Et. Cartier, Baronnet, et de l'honorable Wm. McDougall, C. B., sur les communications qu'ils ont cru de leur devoir d'adresser, pendant qu'ils étaient en Angleterre, au Secrétaire d'Etat de S. M. pour les Colonies, sur les sujets suivants :

1. A l'égard du profond intérêt que le peuple canadien a maintenant et pour l'avenir dans le règlement de la question concernant le droit de propriété à l'Ile de San Juan, dans le golfe de Géorgie.

2. Au sujet des réclamations que le gouvernement et le peuple du Canada ont contre les Etats-Unis en conséquence des fortes dépenses et des pertes de vie et de propriétés causées par l'invasion de leur territoire par les soi-disant " Féniens ;" et

3. Sur la nécessité d'adopter des mesures plus efficaces pour la protection des sujets de S. M. engagés dans les pêcheries.

Le Comité désire exprimer son entière approbation des vues et allégués énoncés par les délégués dans les différentes lettres qu'ils ont adressé au comte de Granville sur ces importants sujets, et recommande que ces rapports et cette correspondance soient soumis au parlement par un message de Votre Excellence.

Pour copie conforme, WM. H. LEE,
Greffier, Conseil Privé

ILE DE SAN JUAN.

RAPPORT.

A Son Excellence le Très-Honorable Sir John Young, Baronnet, G. C. B., G. C. M. G., Gouverneur-Général du Canada, etc., etc., etc.,

EN CONSEIL.

Nous, soussignés, prenons respectueusement la liberté de soumettre à Votre Excellence, pour son information, copie d'une lettre que nous avons cru de notre devoir, durant notre récente mission à Londres, d'adresser au très-honorable Secrétaire d'Etat pour les Colonies, au sujet de l'Ile de San Juan, et la réponse de lord Granville à cette lettre.

Ayant appris qu'il avait été arrêté, entre le gouvernement de Sa Majesté et celui des Etats-Unis, d'adopter des mesures pour amener cette question depuis si longtemps pendante à une prompte et finale solution, nous crûmes de notre devoir, au nom du gouvernement du Canada, d'exposer au comte de Granville combien profondément le gouvernement du Canada était intéressé, pour le présent et pour l'avenir, dans le règlement de la question de frontière impliquant le droit de propriété à l'Ile de San Juan.

Notre lettre du 30 décembre, ci-jointe, expliquera suffisamment les raisons qui nous engagèrent à écrire au Secrétaire d'Etat sur ce sujet, et la réponse de lord Granville, ainsi qu'une communication subséquente de sa Seigneurie, en date du 16 mars dernier, aussi annexées, feront juger de l'état actuel de cette question.

Le tout respectueusement soumis.

GEO. ET. CARTIER,
WM. McDOUGALL.

Ottawa, 18 Mai 1869.

HÔTEL DU PALAIS DE WESMINSTER,
LONDRES, 30 Décembre 1868.

MILORD,

A propos de la conversation que nous avons eu l'honneur d'avoir avec Votre Seigneurie il y a quelques jours au sujet de l'Ile de San Juan, nous prenons aujourd'hui la liberté, suivant le conseil de Votre Seigneurie, de soumettre nos observations sur ce sujet sous forme de communication par écrit et en notre qualité de représentants du gouvernement canadien.

Votre Seigneurie sait que la 146e section de "l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867," pourvoit à l'admission dans la Puissance du Canada de Terreneuve, de l'Ile du Prince Edouard, de la Colombie Britanique, ainsi que de la Terre de Rupert et du Territoire du Nord-Ouest. Nous sommes heureux de pouvoir informer Votre Seigneurie qu'une grande majorité des habitants de la Colombie Britannique parait désirer une union immédiate avec le Canada. Avec l'assentiment du gouvernement impérial, cette union peut être bientôt accomplie, et en conséquence le gouvernement du Canada a, pour le présent et pour l'avenir, un profond intérêt dans le règlement de la question de frontière impliquant le droit de propriété à l'Ile de San Juan, dans le golfe de Géorgie.

Nous remarquons que le président des Etats Unis, dans son dernier message, annonce que le droit de propriété à cette île est l'une des trois questions maintenant pendantes entre le gouvernement de Sa Majesté et celui des Etats-Unis.

Nous saisissons cette occasion de représenter à Votre Seigneurie que, dans notre humble opinion, il est d'une importance vitale pour la Colombie Britannique, et, dans l'avenir, pour toute l'Amérique Britannique du Nord, qu'une île qui commande le passage

par mer aux principales villes et aux ports et havres des possessions de Sa Majesté sur la côte du Pacifique, ne soit pas abandonnée à une puissance étrangère.

Nous croyons qu'il est clair que le traité de 1846, qui établit la frontière " au milieu du *chenal* qui sépare le continent de l'île de Vancouver," voulait désigner, par ces mots, le chenal *le plus rapproché* du continent, le seul alors généralement connu et suivi par les navigateurs. C'est le *premier* chenal, et par conséquent celui qui " sépare " d'une manière prééminente le continent de l'île de Vancouver.

Le gouvernement américain, en prétendant que le traité désigne le *troisième* chenal, ou celui qui est le plus éloigné du continent (dont l'existence même parait avoir été ignorée des commissaires britanniques), démontre à l'univers que son but n'est pas de s'assurer la possession de quelques îlots rocheux dans le golfe, de nulle valeur commerciale ou agricole, mais bien celle de l'importante position militaire de San Juan, où il pourrait construire une forteresse qui fermerait le détroit de San Juan de Fuca et maîtriserait la Colombie Britannique aussi efficacement que le fort Montgomery, construit sur le territoire canadien abandonné aux Etats-Unis par le traité de 1842, ferme aujourd'hui le lac Champlain et menace, par sa proximité et son importance, la principale cité de la nouvelle Puissance.

Notre expérience de la diplomatie passée dans l'établissement des frontières dans l'Amérique du Nord, où d'un côté l'on a toujours été prêt à faire des concessions, et de l'autre à empiéter, et qui a toujours eu des résultats désastreux pour le Canada, nous fait prévoir que la même disposition et les mêmes résultats peuvent être à craindre pour l'avenir. Quelques personnes peuvent penser qu'un compromis territorial dans la Colombie Britannique ne serait que de peu d'importance dans le règlement des autres questions maintenant pendantes entre les deux gouvernements, mais nous soumettons respectueusement que toutes les ressources de la diplomatie, et tous les arguments qui découlent des usages et du droit public des nations limitrophes, de la position géographique et des besoins maritimes des deux pays dans le golfe, ainsi que du langage du traité, devraient être épuisés avant qu'une position stratégique ne soit abandonnée,—ce que des générations futures de loyaux sujets pourraient avoir l'occasion de regretter aussi amèrement et aussi infructueusement que le peuple du Nouveau-Brunswick, de Québec et de tout le Canada regrette aujourd'hui les malheureuses concessions du traité d'Ashburton.

Nous prions Votre Seigneurie de nous pardonner si nous avons trop vivement exprimé nos vues sur ce que l'on peut regarder plutôt comme une question impériale que comme une question canadienne. Nous ne doutons pas que Votre Seigneurie apprécie maintenant toute l'importance de cette question ; mais nous ne pouvons nous empêcher de sentir,—lorsque nous examinons la carte du Canada, et que nous voyons que sur notre frontière Est, l'Etat de Maine a été, par un traité récent, enfoncé comme un coin entre les provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick, interceptant la communication directe et couvrant environ 8,000,000 d'acres de terre que l'on regardait antérieurement comme faisant partie du territoire britannique, et qui étaient occupés par des milliers de sujets britanniques, et qu'à l'Ouest, grâce à l'ignorance où l'on était de la conformation naturelle du pays en 1773, et à un esprit de concession en 1818, il a été cédé un immense territoire, et que les frontières ont été reculées si loin vers le nord, que la communication entre le Canada et les grandes vallées et plaines du territoire du Nord-Ouest se trouve à travers une région de lacs et de montagnes, au lieu d'être sur une plaine de niveau,—nous ne pouvons nous empêcher de sentir, disons-nous, lorsque nous nous rappelons ces malheureuses et coûteuses bévues du passé, que nous ne faisons que remplir un devoir sacré lorsque nous ajoutons nos sérieux avertissements aux arguments dont Votre Seigneurie, comme Secrétaire d'Etat pour les Colonies, se servira, pour prévenir une bévue semblable, et même plus grave sous certains rapports, à l'égard de notre position sur la côte du Pacifique.

Nous avons l'honneur d'être, etc.,

GEO. ET. CARTIER,
WM. McDOUGALL.

Le Très-Honorable
Comte de Granville,
Principal Secrétaire d'Etat de
S. M. pour les Colonies, Londres.

DOWNING STREET,
4 Février 1869.

MONSIEUR,

Je suis chargé par le comte de Granville de vous informer qu'il est entré en communication avec le comte de Clarendon sur le sujet mentionné dans votre lettre du 30 décembre (signée par vous-même et M. McDougall), et que sa Seigneurie a été informée que la question relative à la saine interprétation du traité de 1846, conclu entre ce pays et les Etats-Unis dans son application à l'Ile de San Juan, est depuis longtemps en discussion entre les deux gouvernements, et que lord Clarendon espère qu'un arrangement qu'il a conclu avec le ministre des Etats-Unis en ce pays résultera dans le prompt renvoi de la question à l'arbitrage d'une puissance amie.

J'ai l'honneur d'être, etc.

W. MONSELL.

DOWNING STREET,
16 Mars 1869.

MONSIEUR,

A propos de ma lettre du 4 février, je suis chargé par le comte de Granville de vous informer qu'il s'est assuré auprès de lord Clarendon que M. Sumner a été autorisé par le comité du Sénat des Etats-Unis sur les relations étrangères de faire un rapport sur la convention relative à l'Ile de San Juan, et de recommander que le Sénat sanctionne sa ratification par le président.

Le ministre de Sa Majesté à Washington est d'opinion qu'il n'y a aucune raison pour laquelle ce rapport ne serait pas pris en considération par le Sénat durant la présente session.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

W. MONSELL.

Sir Geo. Et. Cartier,
Baronnét.

RECLAMATIONS DU CANADA

POUR PERTES ET DOMMAGES SOUFFERTS PAR LES SUJETS DE SA MAJESTÉ, EN REPOUSSANT L'INVASION FÉNIENNE.

RAPPORT.

A S. E. le Très-Honorable Sir JOHN YOUNG, *Baronnet, G. C. B., G. C. M. G. Gouverneur-Général du Canada, etc., etc.,etc.,*

EN CONSEIL.

Les soussignés prennent respectueusement la liberté de soumettre, pour l'information de Votre Excellence, que durant leur récente mission en Angleterre il vint à leur connaissance que des négociations se poursuivaient entre le Secrétaire d'Etat pour les Affaires Etrangères et le ministre des Etats-Unis à Londres, au sujet du règlement de prétendues réclamations des citoyens de cette république, provenant des circonstances sous lesquelles l'*Alabama* avait quitté les côtes de l'Angleterre, et que l'on avait l'intention de les renvoyer, pour être examinées et réglées, à un tribunal ou à des commissaires qui devaient être choisis par les gouvernements des deux pays. Ils crurent de leur devoir de représenter, au nom du gouvernement du Canada, au très-honorable Secrétaire d'Etat pour les Colonies, le comte de Granville, que la Puissance du Canada et les provinces qu'elle renferme avaient dépensé des millions de piastres pour résister aux attaques des soi-disant Féniens, pour la plupart citoyens des Etats-Unis, que l'on avait laissé, depuis le commencement de 1866, en violation des lois des Etats-Unis et des lois des nations, s'organiser et se maintenir publiquement et ouvertement comme force militaire dans ce pays, dans le but déclaré d'envahir les provinces comprises dans la Puissance.

Que cette invasion eut effectivement lieu,—que plusieurs sujets de Sa Majesté perdirent la vie en repoussant leurs attaques meurtrières,—qu'une grande quantité de propriétés fut détruite,—et que de fortes pertes et de grands dommages furent éprouvés par plusieurs des sujets de Sa Majesté.

Que si un tribunal ou une commission devait être constitué pour examiner les réclamations des Etats-Unis provenant des déprédations de l'*Alabama*, ils demandaient que l'on offrît une occasion au gouvernement canadien, ainsi qu'à tous ceux qui avaient éprouvé des pertes en conséquence de l'invasion de notre territoire par les soi-disant Féniens, de présenter leurs réclamations et de fournir des preuves à leur appui.

Copie de cette communication, ainsi que de la réponse de Sa Seigneurie, est respectueusement soumise à la considération de Votre Excellence.

Le tout respectueusement soumis.

GEO. ET. CARTIER,
WM. McDOUGALL.

OTTAWA, 20 mai 1869.

HOTEL DU PALAIS DE WESTMINSTER,
LONDRES, 28 Décembre 1868.

MILORD,—A propos de la conversation que nous avons eu l'honneur d'avoir avec Votre Seigneurie au sujet de l'invasion du Canada par les Féniens, nous vous prions de nous permettre, au nom du gouvernement du Canada, de vous adresser quelques observations à ce sujet, qui est du plus grand intérêt pour la Puissance.

L'on annonce publiquement que les réclamations de certains citoyens des Etats-Unis d'Amérique, provenant des circonstances sous lesquelles l'*Alabama* a quitté les côtes de l'Angleterre, seront bientôt renvoyées, pour être examinées et réglées, à un tribunal ou à

des commissaires qui seront choisis par les gouvernements des deux pays. Nous prenons la liberté de représenter à Votre Seigneurie que les circonstances sous lesquelles le gouvernement des Etats-Unis a laissé les soi-disant "Féniens," pour la plupart citoyens des Etats-Unis, depuis le commencement de l'année 1866, s'organiser et se maintenir publiquement et ouvertement comme force militaire dans le territoire des Etats-Unis, dans le but déclaré d'attaquer et envahir les provinces comprises dans la Puissance du Canada, afin, ainsi qu'ils l'avouaient eux-mêmes, de faire la guerre à Sa Majesté,—et aussi que les circonstances sous lesquelles le gouvernement des Etats-Unis a laissé les "Féniens" attaquer et envahir, du territoire des Etats-Unis, le territoire de Sa Majesté dans l'Amérique Britannique du Nord,—constituent une violation des lois des Etats-Unis et des lois des nations.

Nous saisissons cette occasion pour dire que la Puissance du Canada et les provinces qu'elles renferme, ont dû dépenser plusieurs millions de piastres à faire les préparatifs nécessaires pour résister aux attaques meurtrières des "Féniens," et pour les chasser des parties du territoire de Sa Majesté qu'ils avaient effectivement envahies ; que plusieurs des sujets de Sa Majesté y ont perdu la vie, une grande quantité de propriétés a été détruite, et de fortes pertes et de grands dommages ont été éprouvés, directement ou indirectement, par un grand nombre de sujets de Sa Majesté, en conséquence de ces attaques et de ces invasions des soi-disant "Féniens."

Nous demandons donc respectueusement, si les réclamations du gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et des citoyens de cette république sont soumises à la décision de quelque tribunal, qu'autorisation et instruction soient données à ce tribunal d'examiner et régler les réclamations de la Puissance du Canada et des différentes provinces qui la composent, ainsi que de tout sujet de Sa Majesté, provenant des actes illégaux de l'organisation fénienne.

Nous demandons de plus que l'occasion soit offerte plus tard au gouvernement du Canada, ainsi qu'à tous ceux qui peuvent avoir éprouvé des pertes, d'exposer respectivement les détails de leurs réclamations et de produire des preuves à leur appui.

Nous avons l'honneur de nous souscrire, etc.,

GEO. ET. CARTIER,
WM. McDOUGALL.

DOWNING STREET
8 Janvier 1869.

MESSIEURS,—Je suis chargé par le comte de Granville de vous informer qu'il a transmis, pour la considération du Secrétaire d'Etat aux Affaires Etrangères, copie de votre lettre du 28 du mois dernier, relativement aux réclamations du gouvernement canadien contre les Etats-Unis, provenant des actes illégaux de l'organisation fénienne dans ce dernier pays, et l'on me prie de dire que lord Clarendon a informé Sa Seigneurie, en réponse, que s'il est constitué une commission mixte pour le règlement des réclamations britanniques et américaines, avis en sera donné en temps opportun, afin que tous les intéressés puissent produire leurs réclamations.

Je suis, Messieurs, etc.,

FREDERIC ROGERS.

Sir G. E. Cartier, Baronnet,
et
Wm. McDougall, Ecr. C. B.

PROTECTION DES PECHERIES.

RAPPORT.

A S. E. le Très-Honorable Sir JOHN YOUNG, *G. C. B., G. C. M. G., Gouverneur-Général du Canada, etc., etc., etc.,*

EN CONSEIL.

Les soussignés ont profité de leur présence en Angleterre pour attirer l'attention du gouvernement de Sa Majesté sur la nécessité d'adopter des mesures plus efficaces pour la protection des sujets de Sa Majesté qui sont engagés dans les pêcheries.

Ils adressèrent en conséquence une communication sur ce sujet au très-honorable Secrétaire d'Etat pour les Colonies, sous la date du 23 mars 1869, dont copie est ci-annxée, à laquelle ils n'ont pas reçu de réponse pendant leur séjour en Angleterre.

Depuis leur retour, cependant, ils ont eu la satisfaction d'apprendre que V. E. avait reçu du comte de Granville une dépêche favorable aux vues exprimées dans leur lettre.

Respectueusement soumis,

GEO. ET. CARTIER,
WM. McDOUGALL.

OTTAWA, 20 mai 1869.

HOTEL DU PALAIS DE WESTMINSTER,
LONDRES, 23 mars 1869.

MONSIEUR,—Relativement à la question des permis que le gouverneur-général du Canada est autorisé d'accorder aux navires étrangers pour pêcher dans les eaux britanniques, dans un rayon de trois milles marins des côtes, baies, criques ou havres du Canada, qui vous a été dernièrement soumise dans une conférence personnelle, nous prenons la liberté de vous renvoyer, pour l'information du très-honorable comte de Granville, Secrétaire d'Etat pour les Colonies, à l'acte "concernant la pêche par les navires étrangers," 31 Vict., chap. 61, passé durant la première session du parlement du Canada.

Vous remarquerez que la première section de cet acte pourvoit à l'octroi de permis, par le gouverneur, aux navires étrangers, les autorisant à pêcher dans les eaux britanniques, dans le rayon des trois milles marins ci-dessus mentionnés, et que des sections subséquentes prescrivent les pénalités, les saisies et les procédures à prendre pour faire exécuter la loi contre les navires étrangers qui pêchent sans permis, afin de donner une protection aux sujets de Sa Majesté qui sont engagés dans les pêcheries.

Nous saisissons cette occasion pour vous dire que l'année dernière le gouverneur-général autorisa l'octroi de permis à des navires étrangers, dans les limites ci-dessus désignées, à un taux sanctionné par le gouvernement impérial. Un grand nombre de navires étrangers s'avancèrent dans les eaux britanniques, l'année dernière, dans le but de faire la pêche, sans avoir de permis ni d'autorisation de le faire. Que ces navires étrangers ont causé de grandes pertes et de grands inconvénients aux sujets de Sa Majesté engagés dans les pêcheries, et que l'expérience de l'année dernière a prouvé que le système des permis ne peut être convenablement appliqué, à moins que les vaisseaux qui sont au service du gouvernement du Canada et employés à la protection des pêcheries ne soient aidés et secondés par la marine de Sa Majesté.

Nous demandons donc que le très-honorable Secrétaire d'Etat pour les Colonies soit prié de soumettre à la considération du premier lord de l'Amirauté, l'importante question de la protection des pêcheries, et qu'il soit aussi prié d'engager Sa Seigneurie à

à donner au commandant de la station navale de l'Amérique du Nord et des Antilles les instructions qu'elle croira convenables, afin que la marine de Sa Majesté aide et assiste, dans le cours de cette année, les vaisseaux au service du gouvernement du Canada dans la protection des pêcheries, et dans la mise à exécution des dispositions de l'acte ci-dessus mentionné.

Nous avons l'honneur d'être,
Monsieur,
Vos obéissants serviteurs,
GEO. ET. CARTIER,
WM. McDOUGALL.

Sir Frederic Rogers, Baronnet.

Imprimé par Hunter, Rose et Lemieux, Ottawa.

(62)

RÉPONSE

A une Adresse de la Chambre des Communes, datée le 7 Juin 1869; demandant copie de toute correspondance entre le gouvernement de la Puissance et les gouvernements locaux des provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, et entre le gouvernement du Canada et les juges des cours supérieures de ces provinces, au sujet des salaires des dits juges, tels que pourvus par le parlement du Canada.

Par Ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat.

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,
Ottawa, 12 Juin 1869.

---

(63)

RÉPONSE

A une Adresse du Sénat, datée le 12 Mai 1868; demandant toute correspondance relative à la navigation de la rivière St. Clair, ou pour l'amélioration d'icelle, et aussi un état de tous les deniers payés pour cet objet.

Par Ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat.

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,
Ottawa, 14 Mai 1869.

[*Conformément à la recommandation du comité-conjoint des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

REPONSE

A une ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 juin 1869, pour un état indiquant le montant pour lequel la ci-devant province du Canada est devenue responsable pour le rachat des droits seigneuriaux, et les montants que le Haut-Canada et les townships, séparément, ont reçu comme compensation.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat.

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,
Ottawa, 11 juin 1869.

(TRADUCTION.)

Par l'acte seigneurial de 1854, certains revenus locaux étaient affectés à la commutation de la tenure seigneuriale. Leur valeur devait être capitalisée à 6 pour cent sur les recettes moyennes des cinq années précédentes, et la dépense totale ne devait pas excéder de plus de $600,000 cette valeur capitalisée. Un compte séparé devait être tenu des deniers provenant de ces revenus, ainsi que des dépenses, en portant 6 pour cent d'intérêt au crédit et au débit, afin que si la dépense totale excédait le produit des revenus locaux, une somme égale pût être affectée, et elle l'était par là-même, à quelque fin locale dans le Haut-Canada. Par l'acte seigneurial de 1855, le receveur-général était autorisé à acheter des bons (*débentures*) jusqu'à concurrence du fonds ainsi créé. Cela n'a jamais été fait, mais l'intention de l'acte fut mise à effet en faisant un fonds spécial du capital des revenus locaux et en y ajoutant $600,000, sur lequel un intérêt de 6 pour cent était alloué, et les $600,000 équivalentes furent ajoutées au fonds de construction du Haut-Canada, qui avait été créé par la 20e Vic., ch. 8, et le même intérêt y a été ajouté jusqu'à mai 1859.

L'acte seigneurial de 1859 modifia le premier arrangement. L'acte de 1854 rendait le gouvernement responsable, jusqu'à concurrence du fonds, du capital qui se trouvait dû aux seigneurs. L'acte de 1859 le rendit responsable de l'intérêt à 6 pour cent sur tout le capital ainsi dû, et de toute charge additionnelle qui retombait ainsi sur le fonds consolidé, annuellement, au-delà de ce qui était couvert par le fonds seigneurial de 1854. Le Haut-Canada et les townships devaient recevoir une indemnité d'un montant égal porté au crédit du fonds d'emprunt municipal.

Si le capital total payable aux seigneurs avait été constaté lors de la passation de l'acte de 1859, le moyen de mettre ses dispositions à effet aurait été de déduire le capital restant du fonds de 1854 à cette date du capital constaté de l'indemnité, et 6 pour cent sur la balance auraient représenté l'indemnité afférente au Haut-Canada, dont une partie aurait été distribuée aux townships suivant leur population. Mais le capital du rachat des droits seigneuriaux ne fut établi que plusieurs années plus tard, et les dépenses de la commission chargée de cette besogne, qui étaient payées à même le fonds, se poursuivaient toujours, et de plus l'un des revenus qui formaient la base de ce fonds (le droit de quint) n'était pas constaté lui-même.

Sous ces circonstances, le mode adopté fut de prendre le fonds tel qu'il était au 4 mai 1859, jour où l'acte fut passé, et de lui faire supporter toutes les dépenses de la commission depuis cette date, ainsi que le capital des arrière-fiefs de Montréal, payé en

MAR 11 1969